

3

Vespa

T E C N I C A

Leardi
Frisinghelli
Notari
CLD



'65
'76



T E C N I C A



Progetto grafico:
Marco Guerrieri

Fotografia
fotocomposizione, impaginazione,
impianti fotolito:
CLD

Coordinamento editoriale:
CLD

Stampa:
Digiprint

ISBN 88-7399-075-4
Copyright © CLD - Fornacette - 2000
Tutti i diritti riservati
048831

Prima edizione: Luglio 2000



T E C N I C A

CLD, Leardi, Frisinghelli, Notari.

3

1965/1976

9	Prefazione
10	La nuova generazione di Vespa: la svolta della metà degli anni sessanta
11	Chi Vespa...coglie il frutto della passione! Comunicazione vincente
12	Depliant pubblicitari anni '65 - '70
14	Le tappe storiche
15	Vespa 50N, 1965
23	Vespa 125, 1965
31	Vespa 125 Super, 1965
39	Vespa 150 Super, 1965
47	Vespa 180 Super Sport, 1965
55	Vespa 90 Super Sprint, 1965
63	Vespa 125 Nuova, 1965
71	Vespa 150 Sprint, 1965
79	Vespa 125 Gran Turismo, 1966
87	Vespa 50L, 1966
95	Vespa 125 Primavera, 1968
103	Vespa 180 Rally, 1968
111	Vespa 150 Sprint Veloce, 1969

Indice

119	Vespa 125 GTR, 1969
127	Vespa 50 Special, 1969
137	Vespa 50 Elestart, 1969
145	Vespa 200 Rally, 1972
153	Vespa 125 TS, 1975
161	Vespa ET3 Primavera, 1976
169	Motori
184	Riepilogo dati matricolari
188	Il nuovo Marchio Piaggio
189	Attrezzi
190	Ringraziamenti



Prefazione

A cavallo tra gli anni '60 e gli anni '70 "Chi Vespa mangia le mele": è il Vespa boom!

La Vespa è giovane, sinonimo di libertà e di indipendenza, di trasgressione allegra e spensierata.

Col passare degli anni il suo disegno resta originale e ineguagliabile: è solida, durevole, capace di prestazioni ardite, avventurosa, ma allo stesso tempo leggera, colorata, divertente, maneggevole.

Basta osservare la gamma dei colori dei modelli prodotti in questi anni: esplode l'arcobaleno, e la Vespa diventa oggetto ludico, simbolo di una generazione che ha tagliato i ponti col passato.

Di che colore erano le 50 Special dal '69 in poi? E la Sprint Veloce, riportata in auge dal Nanni Moretti di

"Caro Diario"? Come dimenticare la mitica ET3 Primavera?

La Collana Vespa Tecnica è giunta al suo terzo appuntamento.

Nata da un'idea di CLD e degli autori Roberto Leardi, Presidente del Vespa Club d'Italia, Luigi Frisinghelli, Conservatore del Registro Storico Vespa e Giorgio Notari, restauratore dei veicoli esposti nel Museo Piaggio, per soddisfare le esigenze dei collezionisti e di tutti gli appassionati di Vespa, illustra le caratteristiche delle Vespa storiche e fornisce un valido aiuto per superare gli innumerevoli imprevisti a cui va incontro chiunque si appresti a restaurare una Vespa.

Vespa Tecnica 1965-1976 riporta tutte le caratteristiche tecniche delle Vespa prodotte in quegli anni, molte delle quali cominciano già a diventa-

re delle rarità. Le foto, tutte realizzate su modelli restaurati o conservati, mettono in evidenza le caratteristiche costruttive e i particolari di rilievo, i disegni riproducono i comandi, l'impianto elettrico, la lubrificazione e il motore.

Per ogni veicolo sono riportati tutti i colori in cui è stato prodotto con i codici originali, nonché i dati matricolari.

Con questo volume si chiude la "trilogia" dedicata alle Vespa d'epoca, ma non Vespa Tecnica che continuerà ad andare forte... come la Vespa!

*Roberto Leardi
Luigi Frisinghelli
Giorgio Notari*



La nuova generazione di Vespa: la svolta della metà degli anni Sessanta

La Vespa affronta a testa alta il boom automobilistico della metà degli anni Sessanta con vari modelli e nuove versioni, proposte in una svariata gamma di colori. Nasce così la particolarissima Vespa 90 Super Sprint che è un modello sportivo curato nei minimi particolari, accattivante sia per il giovane sportivo sia per il pilota dilettante.

La Vespa 90 Super Sprint si afferma al Motogiro d'Italia nel 1967, una gara a tappe mista velocità-regolarità, a cui questo modello si adatta benissimo.

Anche la Vespa 180 Super Sport risponde all'esigenza sportiva: una cilindrata innovativa ed una velocità che supera abbondantemente i 100 Km/h.

Una curiosità: la velocità, anche in modelli di cilindrata maggiore, non riuscirà a migliorare le prestazioni di questa Vespa.

Anche i modelli tradizionali cambiano: la "Nuova 125" si presta ai percorsi cittadini, la Vespa 125 G.T. è molto confortevole, la Sprint 150 adotta colori metallizzati. La G.T. si potenzia e cambia nome: nasce la famosa "Primavera".

Decisamente innovativa la 180 Rally: faro tondo e motore supercollaudato a distribuzione rotante.

Una linea che riscuoterà successo come confermano la 125 GTR e la 150 Sprint Veloce, che rimarranno inalterate per molti anni.

E tra i vari "cinquantini" la Special si ritaglia la sua fetta di notorietà.

Nel 1972 esce la 200 Rally: è la prima Vespa ad avere l'accensione elettronica e poter avere come optional il miscelatore automatico olio/benzina.

Contemporaneamente la 125 diventa T.S. con la ruota di scorta come la "200" e la "Primavera" si evolve nell'ET3.

Anche rete stradale e autostradale vanno cambiando in questi anni, sono sicuramente tra i motivi che portano ad un maggiore incremento della cilindrata e anche all'introduzione dell'accensione elettronica e del miscelatore automatico.

Pur nei cambiamenti stilistici e di meccanica la Vespa rimane fedele ai dettami che ne hanno fatto un mito, ovvero il telaio a struttura portante e l'intercambiabilità delle ruote con la possibilità della ruota di scorta.

Motori "centrali" e motori "lateralì"

Su tutte le Vespa il motore è collegato alla ruota.

Occorre innanzi tutto precisare che non è esatto definire questo motore "laterale" ma è più corretto chiamarlo "motore a trasmissione diretta".

D'altra parte, non è preciso usare l'espressione "motore centrale" per le altre soluzioni, in quanto nei motori di questo tipo solo il gruppo cilindro-pistone è posto al centro, mentre le altre componenti, assai pesanti, sono poste lateralmente.

Anche il baricentro di questi veicoli risulta spostato lateralmente.

Un'idea dell'entità dello spostamento del baricentro è data dai valori dell'angolo di inclinazione del veicolo rispetto al piano verticale: con pilota seduto al centro, vanno da 1°30' fino a 3° sulla Vespa, mentre sui veicoli col cosiddetto "motore centrale" si aggirano intorno a 1°45'/2°.

Come si vede, queste inclinazioni, peraltro comuni a tutti gli scooter, sono dello stesso ordine di grandezza ed hanno poca rilevanza, sulla guida e sulla maneggevolezza del veicolo.

I sostanziali vantaggi della trasmissione diretta sono: assenza di catene, di giunti, di parti intermedi e superflue. Il motore comanda direttamente la ruota motrice e vi trasmette tutta la potenza erogata senza dispersioni, ripresa immediata e assoluta sicurezza nei cambi.



Immagini di due modelli significativi:
Vespa 90 SS
e Vespa 180 Rally

Chi Vespa... coglie il frutto della passione! Comunicazione vincente

La Vespa nel corso del tempo ha conservato immutato il suo fascino, pur facendosi interprete di diversi stili di vita. La comunicazione ha sempre giocato un ruolo di primo piano nel promuovere ogni volta questo veicolo come oggetto del desiderio.

Dal "Vespizzatevi", invito inequivocabile alla mobilità urbana, ambita da tutti, si passa al "Chi Vespa mangia le mele", lo slogan che ha segnato un'epoca, e che ha interpretato nel migliore dei modi il desiderio di cambiamento che ha caratterizzato gli anni tra il '65 ed il '70. Nel 1968 il grande

salto della cultura giovanile: i pubblicitari la scoprono e se ne appropriano. La campagna delle mele ne anticipa i temi più significativi: la libertà, lo stare insieme, e il rifiuto della cultura tradizionale.

Segue la pubblicità sulle "Sardomobili": chi viaggia in automobile è una sardina in scatola, mentre chi va in Vespa può schivare il traffico più caotico: azzeccata e avveniristica.

E poi, "Con Vespa si può", uno slogan semplice, immediato, che promuove lo scooter più famoso del mondo a oggetto che conferisce potere.

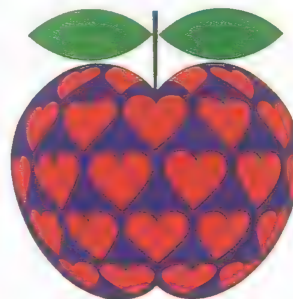
Ogni obiettivo è raggiungibile... in Vespa.



*Una mela a stelle
si mangia
con i fari accesi.*



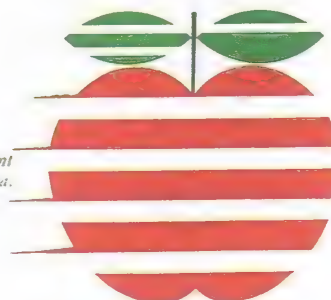
*Una mela a cuori
si mangia in due.*

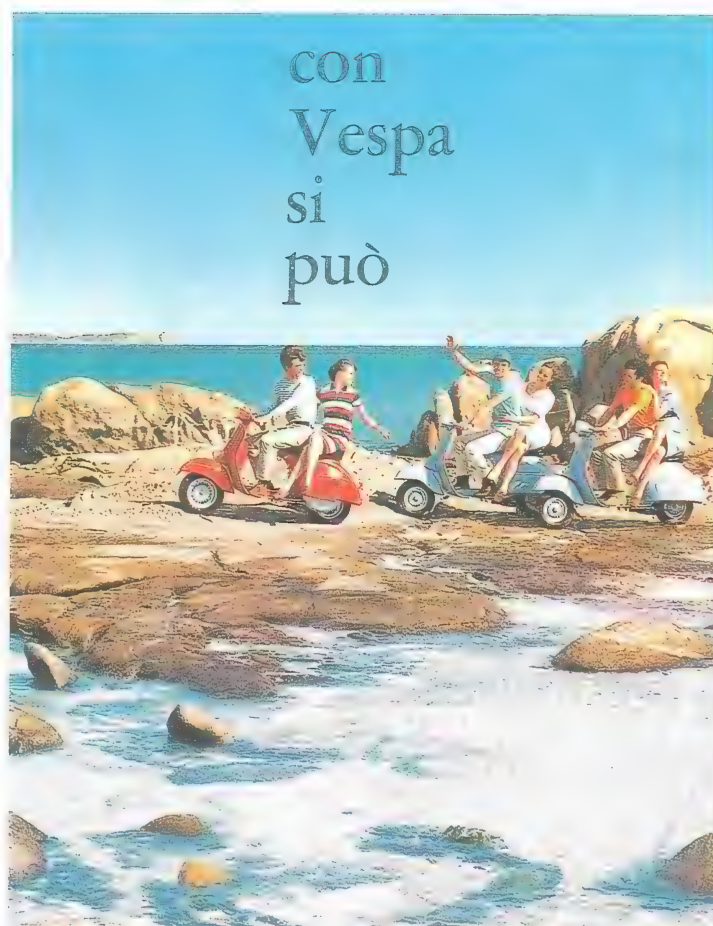
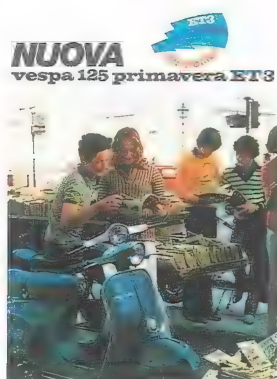


*Una mela
a margherite
si mangia sui prati.*



*Una mela sprint
si mangia in corsa.*



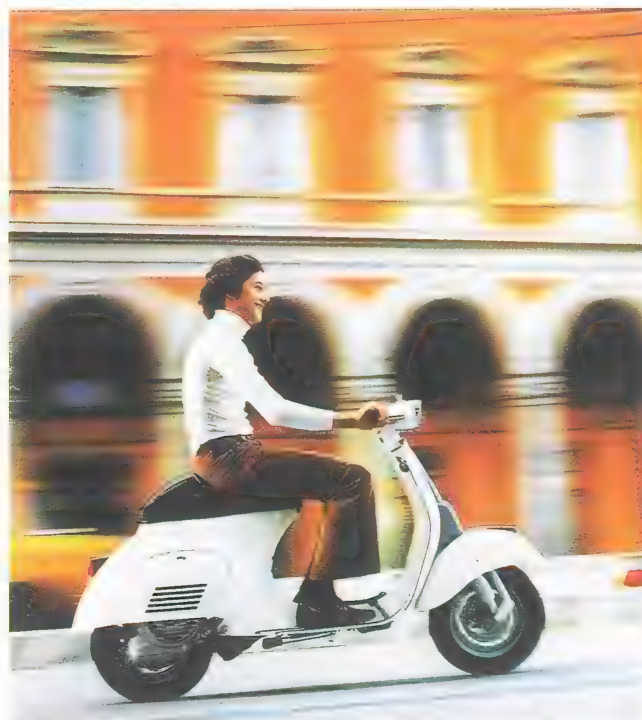


Depliant pubblicitari anni '65-'70



vespa
50 r
50 special
50 elestart

MOTOSCOOTERS PIAGGIO



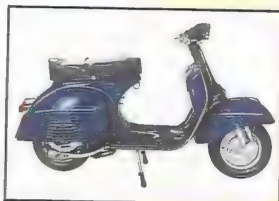
La Vespa prosegue il cammino: 1965-1976

Le tappe "storiche"



1965: Vespa 90 SS

La Vespa sportiva per eccellenza e dalla linea unica che ha raggiunto importanti risultati sportivi nella seconda metà degli anni sessanta. La Vespa 90 S.S. rimane una creazione particolare e unica nel suo genere.



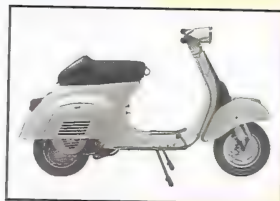
1965: Vespa 180 SS

Monta l'ultimo motore del tipo a luci incrociate. È la maxi-Vespa sportiva, caratterizzata da un'apprezzabile velocità massima.



1968: Vespa Rally 180

Con la 180 Rally la massima cilindrata adotta un motore a distribuzione rotante. Ritorna il faro tondo di generose dimensioni che verrà adottato anche dalle Vespa di cilindrata minore.



1969: Vespa 50 Special

Sarà per il nome, per l'epoca in cui viene presentata o per il suo caratteristico faro rettangolare, la 50 Special conquista le nuove generazioni di giovani che la trasformano in un mito.



1969: Vespa 150 Sprint Veloce

Una Vespa che dà sicurezza. Al contrario delle altre Vespa con la stessa linea non monta la ruota di scorta interna e mantiene la sacca laterale capiente. È la Vespa di molti giramondo, rispolverata di recente da Nanni Moretti nel film "Caro diario".



1976: Vespa 125 Primavera ET3

È l'ultima versione della 125 Primavera. Con la sua leggerezza s'impone nei percorsi cittadini. In questa versione, con il terzo travaso e l'accensione elettronica, la Vespa 125 Primavera diventa grintosa, raggiungendo una velocità massima vicino ai 100 Km/h, la massima raggiunta per una 125.

1965

Vespa 50N



1965 1966

Motore

Continua la serie della 50 N fino al 1965, e il motore rimane invariato. Dal 1966 in poi ha le seguenti varianti: cambia il carter motore che si unifica ai modelli di cilindrata superiore, in particolare diventa più grande il foro sul carter dell'alloggiamento cilindro.

La base del cilindro ha dimensioni maggiori. Si modifica il cambio con una crociera a 4 steli. La cuffia raffreddamento cilindro è in plastica.

Telaio

Uguale al modello del 1964. Dal numero di telaio 70240 al numero 92876 cambiano gli attacchi dello

sportello coprimotore laterale. Dal numero di telaio 49127 viene montato il nuovo fanalino completamente in plastica trasparente rossa. Dal numero di telaio 92877 viene ampliato lo sportello per facilitare le operazioni di manutenzione: il modello si chiama 50 N "unificato". Nel 1967 e precisamente dal nume-



ro di telaio 200.001 viene allungata la scocca e il modello si chiama 50 N "allungata".

Trattamenti galvanici

Uguali al modello 50 V5A1.

Il numero del motore e il numero del telaio sono nella stessa posizione del modello precedente.

50N



1965 1966

- 1 Vista della nuova scritta e dello scudetto Piaggio.
- 2 Vista del nuovo fanalino posteriore di nuova forma e solo in plastica trasparente.
- 3 Vista del vano motore con i nuovi attacchi per lo sportellino.



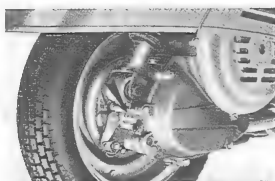


- 4 Scritta adesiva nera e nuovo logo Piaggio esagonale che viene montato a partire dal 1° ottobre 1967.
- 5 Particolare del manubrio con il tappo chiusura vano contachilometri che nei primi modelli riportava il vecchio logo Piaggio.
- 6 In questo modello il telaio viene unificato e lo sportello assume dimensioni maggiori per facilitare le operazioni di manutenzione.



1965 1966

Caratteristiche



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

Dato matricolare:
V5A1T 61347
(inizio produzione)
V5A1T 92876
(fine produzione)
V5A1T (unificata) 92877
(inizio produzione)
V5A1T (unificata) 190977
(fine produzione)
V5A1T (allungata) 200001
(inizio produzione)
V5A1T (allungata) 283299
(fine produzione)

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; sospensione anteriore ad elementi elastici in gomma; sospensione posteriore con molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore
Alesaggio:	mm 38,4
Corsa:	mm 43
Cilindrata:	cm ³ 49,77
Rapporto di compressione:	1/7,2
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio)
Frizione:	a dischi multipli, sul secondario. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. del volano magnete
Illuminazione:	L'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 4 poli, tensione nominale 6 V). I comandi sono accentrati sul commutatore, posto sul manubrio. I gruppi utilizzati sono: - Il proiettore anteriore, con 2 lampade da 15 W; - Il fanalino posteriore a luce rossa, con lampada da 5 W. L'avvisatore acustico
Freni:	ad espansione, con trasmissione flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posteriore
Ruote:	intercambiabili, con cerchi stampati in lamiera di acciaio di Ø 9", sui quali sono montati pneumatici 2,3/4 - 9"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 5,2 (compresa riserva lt. 0,7 circa)
Consumo:	1 lt. di miscela ogni 65 Km
Velocità massima:	40 Km/h
Interasse ruote:	1155 mm
Larghezza max sul manubrio:	610 mm
Lunghezza max della moto:	1630 mm
Altezza max della moto:	980 mm
Altezza sulla sella da terra:	790 mm
Altezza minima pedana:	210 mm
Raggio di volta:	1400 mm
Peso totale a vuoto:	66 Kg circa

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno anteriore - 3. Comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno poster. - 7. Leva avviamento - 8. Dispositivo di registrazione comando cambio - 9. Ceppi freno poster. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto benzina - 14. Dado ad alette per fissaggio posteriore sella monoposto (ribaltabile).

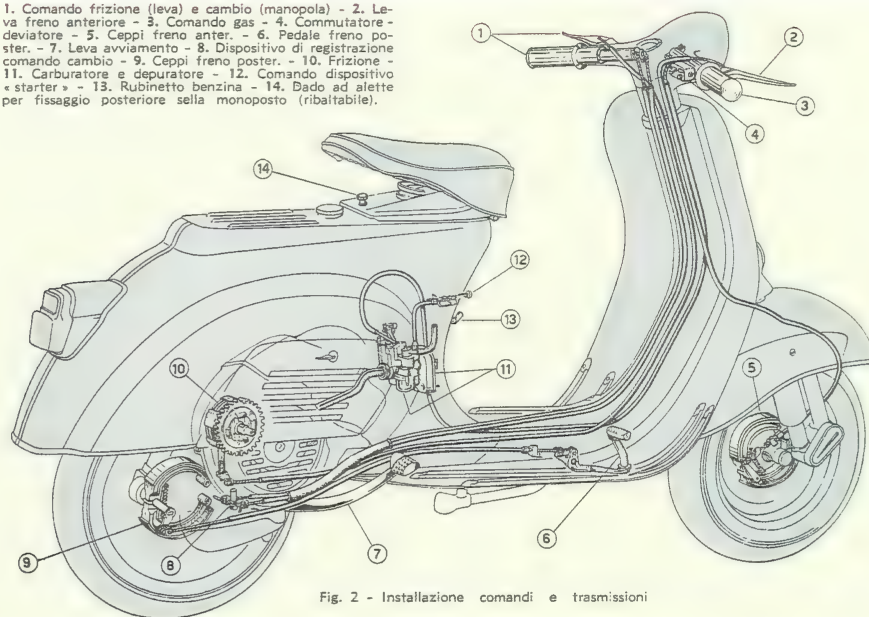


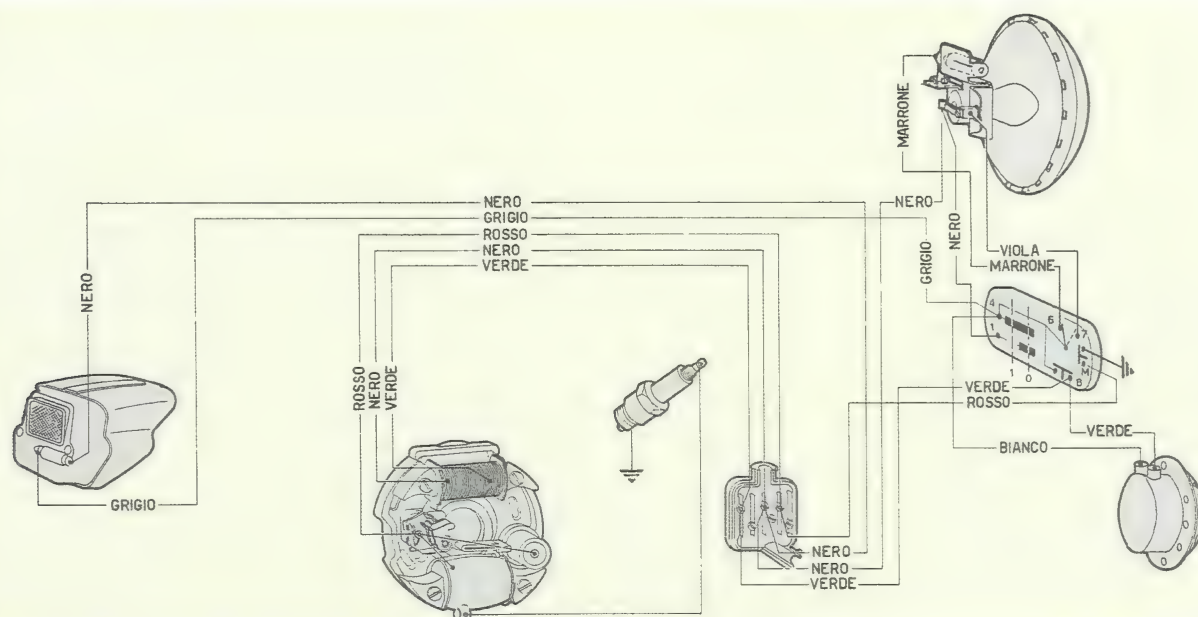
Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

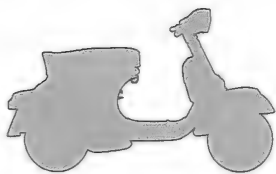
1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

2



1965 50N



Antiruggine
interno telaio:
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M



Colore:
Verde
Codice Max Meyer:
1.298.6301

Colore:
Grigio ametista
Codice Max Meyer:
1.298.8710

Colore:
Rosso
Codice Max Meyer:
1.298.5847

Dal 1966 in poi:

Colore:
Azzurro chiaro dal V5A1T
92877 in poi
Codice Max Meyer:
1.298.7400

Colore:
Rosso dal V5A1T 92877
al 200000
Codice Max Meyer:
1.298.5850

Colore:
Verde chiaro dal V5A1T 140366
al 200.000
Codice Max Meyer:
1.298.6303

Colore:
Verde mela dal V5A1T 200.001
in poi
Codice Max Meyer:
1.298.6302

Colore:
Azzurro acquamarina dal
V5A1T 200.001 in poi
Codice Max Meyer:
1.298.7305

Colore:
Turchese dal V5A1T
200.001 in poi
Codice Max Meyer:
1.298.7240

Colore:
Giallo positano dal 200.001
Codice Max Meyer:
1.298.2902

Colore:
Chiaro di luna metallizzato
Codice Max Meyer:
2.268.0108

Tubo sterzo, mozzo e copriven-
tola e cerchi ruota.

Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

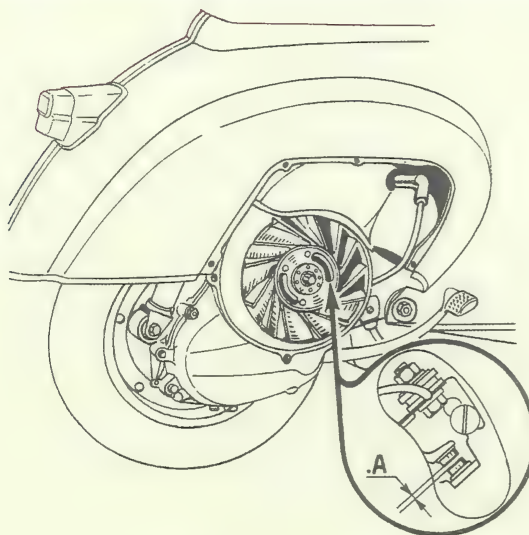
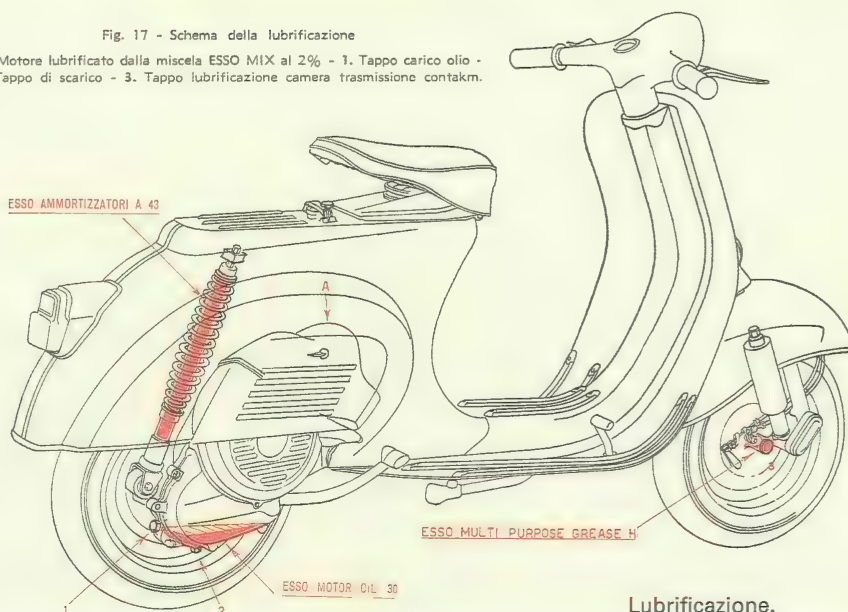


Fig. 16 - Registrazione puntine del ruttore

A - (Apertura max.) = $0,3 \div 0,5$ mm.

Registrazione
apertura puntine
platinato (mm 0,4).

Fig. 17 - Schema della lubrificazione
A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX al 2% - 1. Tappo carico olio - 2. Tappo di scarico - 3. Tappo lubrificazione camera trasmissione kontakm.



Lubrificazione.

1965

Vespa 125



1965

Motore

Caratteristiche identiche al modello VNB5 del 1963.

Telaio

Identico al modello VNB5 del 1963. I dadi delle colonnette fissaggio ruota sono rinforzati, aumentando il diametro da 8 a 10 mm. Sparisce la ripresa sul dado.

Cambia il fanale posteriore che è uguale alla Vespa Super.

Trattamenti galvanici

Sono gli stessi della VNB5 del 1963. Il numero del motore e il numero del telaio sono nelle stesse posizioni dei modelli precedenti.



N.B. Il poggiaiedi è un accessorio dell'epoca.



1965

1 Manubrio e relativi comandi.

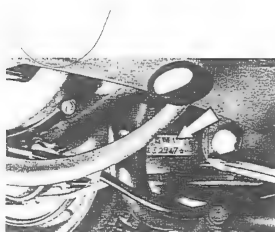


2

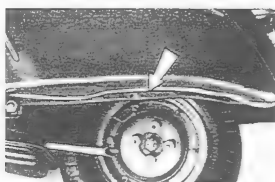


2 Fanalino posteriore e portapacco.

Caratteristiche



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VNB6T 1001
(inizio produzione)
VNB6T 035439
(fine produzione)

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sterzo, sospensioni:	tubo sterzo, fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; sospensioni anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore
Alesaggio:	mm 52,5
Corsa:	mm 57
Cilindrata:	cm ³ 123,4
Rapporto di compressione:	1/7,7
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a quattro velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio)
Frizione:	a dischi multipli. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. del volano magnete
Illuminazione:	L'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 6 poli, tensione nominale 6 V). I comandi (levette di commutazione e di deviazione, pulsanti per clacson e per massa motore) sono accentrati sul commutatore, posto sul lato destro del manubrio. I gruppi utilizzati sono: - Il proiettore anteriore, Ø 115, con lampada biluce da 25/25 W (abb. e anabb.) e lampada da 5 W (luce di città); - Il fanalino posteriore con catarinfrangente e lampade da 5 W (luce rossa e luce targa) e da 10 W (luce STOP, comandata dal pedale freno). L'avvisatore acustico.
Freni:	ad espansione, con comando flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posteriore
Ruote:	intercambiabili, con cerchioni stampati in lamiera di acciaio di Ø 8", sui quali sono montati pneumatici 3,50 - 8"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 7,7 (compresa riserva lt. 1,4 circa)
Consumo:	1 lt. di miscela ogni 55 Km
Velocità massima:	75 Km/h
Interasse ruote:	1180 mm
Larghezza max sul manubrio:	655 mm
Lunghezza max della moto:	1745 mm
Altezza max della moto:	985 mm
Altezza minima pedana:	130 mm
Raggio di volta:	1500 mm
Peso totale a vuoto:	84 Kg circa

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno ant. - 6. Pedale freno post. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto miscela.

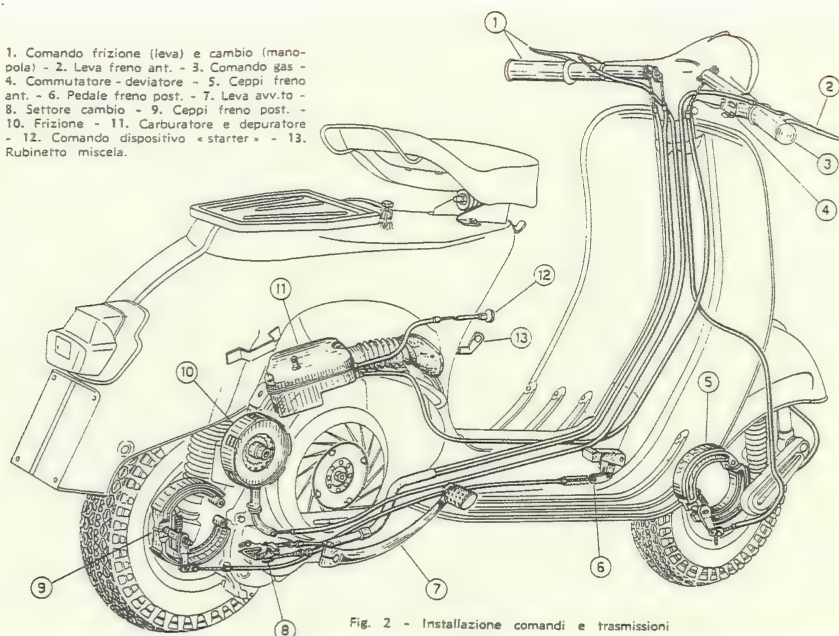


Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

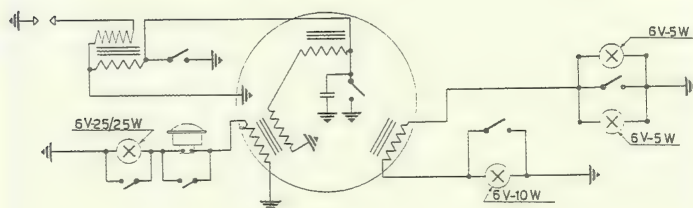
Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2

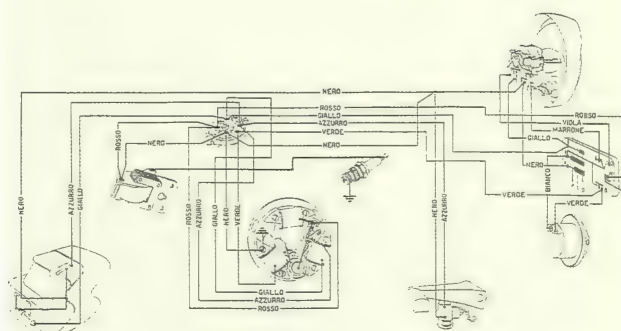


AVVERTENZA:

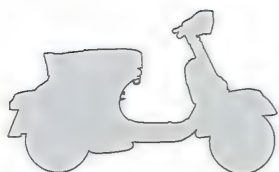
Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati in serie rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in derivazione rispetto ad essi; pertanto, l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono per apertura (anziché per chiusura) dei relativi contatti di comando.

Fig. 19 - Installazione impianto elettrico sulla moto (figura di pag. 36) e schema elettrico dei collegamenti (figura della presente pagina).

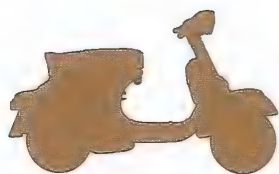
3



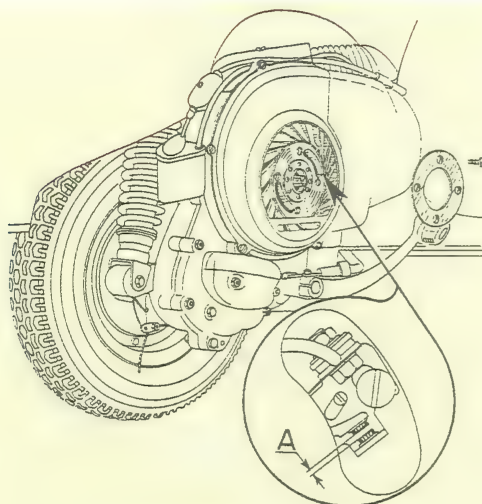
1965 125



Colore:
Azzurro Chiaro
Codice Max Meyer:
1.298.7400
Copriventola
Colore:
Alluminio per ruote
Codice Max Meyer:
1.268.0983



Antiruggine
interno telaio:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

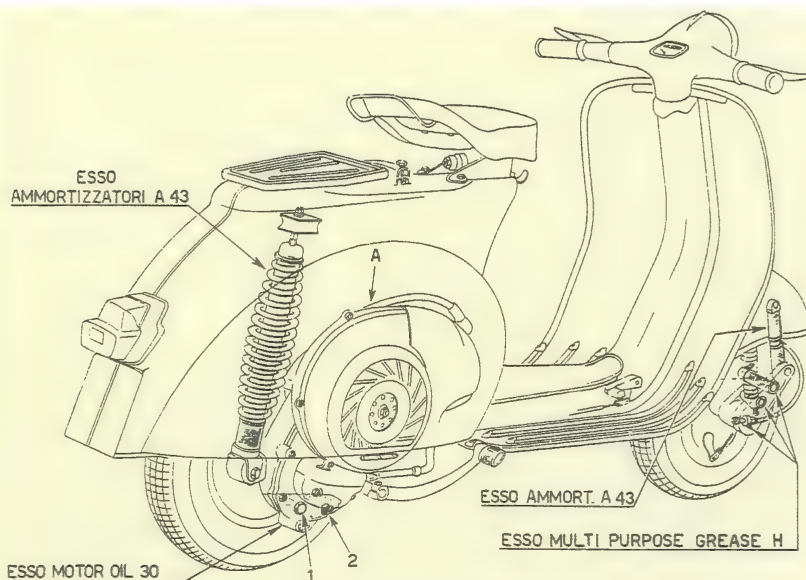


4

Fig. 16 - Registrazione puntine del rottore

A - (Apertura max) = $0,3 \div 0,5$ mm.

Registrazione apertura puntine platinato (mm 0,4).



5

Fig. 17 - Schema della lubrificazione

A: Motore lubrificato dalla miscela ESO MIX al 2% - 1. Tappo carico olio - 2. Tappo di scarico.

Lubrificazione.

1965

Vespa **125** Super



1965

Motore

Identico alla 125 VNB6.

Il motore fornisce maggiore potenza ed è dotato di un carburatore perfezionato. Migliora l'impianto di accensione montando una bobina ad alta tensione esterna.

Telaio

Questo modello torna a dare importanza alla classica cilindrata di cm³ 125, adottando il telaio della GL. È l'ultima Vespa che monta i cerchi da 8", adottando per le due ruote dei tamburi in ghisa autoventilati non più con i prigionieri integrati nel tamburo

ma con dei normali bulloni da 8 mm.

Il parafango di dimensioni ridotte è di nuovo disegno e squadrato come le sacche laterali. Lo scudo è bordato dal classico profilo in alluminio anticorodal così come i fregi lineari che in questo modello abbelliscono soltanto le due sacche.



Manubrio di nuovo disegno in fusione di alluminio con la predisposizione degli attacchi per il parabrezza; il gruppo ottico è fissato con uno scorrevole che serve anche alla registrazione del faro stesso.

Il contachilometri è di nuovo disegno e scalato a 100 km/h.

La scritta sullo scudo è in fusione di

alluminio in rilievo con la dicitura "Vespa Super" di colore blu scuro.

Nella parte posteriore sopra il fanalino porta in orizzontale la scritta super dello stesso colore dell'anteriore.

Il fanalino posteriore, pur assomigliando a quello della Vespa 150 GL, ha il trasparente di più ampie

dimensioni in virtù della scomparsa del frontino superiore di fusione.

Il portapacchi posteriore di lamiera stampata è di nuovo disegno e piatto, viene fissato al telaio non più con tre viti a testa esagonale ma con viti di nuovo disegno con testa cilindrica a taglio. La sella, pur mantenendo le stesse dimensioni

125 Super



1965

del modello precedente, è più imbottita e di linea avvolgente; poteva esser richiesta anche con la sella biposto.

Sulla sacca porta attrezzi va una nuova serratura di serie rettangolare al posto della tradizionale levetta aprisportello. La chiave è unificata con quella del bloccasterzo.

A copertura del dado centrale del tamburo della ruota anteriore c'è un tappo in plastica di colore grigio.

Trattamenti Galvanici

Cromatura: claxon, fanalino posteriore, linguetta copriserratura anti-furto sterzo e serratura sacca porta attrezzi.

Zincatura: coperchio selettore cambio, cavalletto e staffe, molla sospensione anteriore, dadi cerchi bulloni ruota, bulloneria in genere, viti leve

1 Vista del manubrio e relativi comandi.

2 Scritta anteriore.



freno e frizione, fili dei freni anteriore e posteriore, leva movimento ganasce freno anteriore.

Fosfatizzazione: ammortizzatore e molla sospensione posteriore, molla cavalletto, bullone e dado sospensione posteriore e cuffia copricilindro.

Lucidatura a specchio: leva freno frizione, pedale freno, gancio cofano

motore, cretina parafango, coprimozzo, leva messa in moto, leva rubinetto miscela, bordo scudo e fregi laterali.

Acciaio inox: listelli tappetino centrale.

Il numero di telaio si trova sul telaio sulla parte posteriore sinistra sotto la sacca porta attrezzi.

Il numero di motore si trova sulla traversa motore all'altezza del tubo di scarico.

125 Super



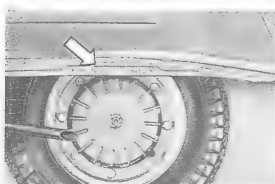
3 Scritta posteriore.

1965

Caratteristiche






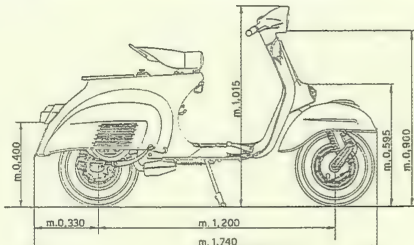
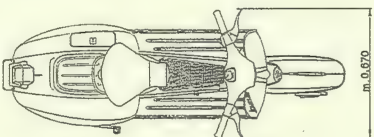
Posizione numero motore



Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VNC1T 1001
(inizio produzione)
VNC1T 025146
(fine produzione)

Mod. I.C.M. 405

 <p>PIAGGIO & C. S.p.A. GENOVA</p>	<p>MOTOCICLO</p> <p>VESPA SUPER 125 - MOD. VNC</p>	<p>ANNO 1965</p>
	<p>Omologato dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 4308 OM in data 21 settembre 1965. È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.</p>	
		<p>IGM 4308 OM VNC 1T ☆ 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 ☆ Posizione stampigliatura sulla scocca PUNZONATURA (cavalieri e grandezza al volo)</p>

• **TIPO DELLA STRUTTURA:** a scocca portante.

Posti n. 2. (compreso il conducente)

Il poggiatesta è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI

Lunghezza max	m. 1,740
Larghezza max	m. 0,670
• Passo (a carico)	m. 1,200
Altezza max	m. 1,015

PESI

Tare (Kg. 93,5 + Kg. 70 conducente)	Kg. 163,5
• Peso complessivo con passeggero	Kg. 233,5

SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2,15".

Pneumatici { anteriore : 3,50 - 8"	
posteriore : 3,50 - 8"	

• **FRENI** v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO

Magnete volano: Volt 6 - Watt 50

Dispositivi illuminazione e segnalazione: Proiettore con lampade 6 V - 25/25 W e 6 V - 5 W.

Fanale posteriore (a luce rossa, con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce targa): lampade 6 V - 5 W; 6 V - 10 W; catadiotfo posteriore.

Avvisatore acustico situato sul copristerzo.

MOTORE

• Denominazione:	VNC1M
• Funzionamento:	a ciclo Otto, a miscela benzina-olio.
• Tempi	n. 2
• Cilindri	n. 1
• Diametro	mm. 52,5
• Corsa	mm. 57
• Cilindrata totale	cmc. 123,4
• Potenza fiscale	Cv. 2
• Rapporto di compressione	7,7
• Potenza max effettiva IGM.	Cv. 6,16 a giri/1' 5000

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata, con ventilatore centrifugo.

FRIZIONE: a dischi multipli.

CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI

N° 4 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.

• Trasmissione primaria: motore - cambio.

Cambio di velocità:	prima z: 22/67 = 1:3,045
	seconda z: 13/57 = 1:4,385
	terza z: 17/52 = 1:3,06
	quarta z: 22/48 = 1:2,182
	quinta z: 27/42 = 1:1,555

• Velocità calcolata al n° giri di massima potenza: Km/h 71,99
Rapporto totale motore - ruota = 1: 4,73

TRASMISSIONE (tipo): meccanica ad ingrenaggi sempre in presa.

PRESTAZIONI: 1 km.	partenza da fermo (col solo pilota sec. 47,9 Km/h 75,2 con due persone sec. 34,82 Km/h 66,6 col solo pilota sec. 41,5 Km/h 66,7 con due persone sec. 45,97 Km/h 78,3)
Consumo	con due persone (norma CUNA) 1/100 Km: 2,1

SERBATOIO: capacità totale litri 7,7 di miscela benzina-olio.

SILENZIATORE: (v. retro).

• Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (art. 225 del D.P.R. 30-6-1959 n. 420).

125 Super

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno ant. - 6. Pedale freno post. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo «starter» - 13. Rubinetto miscela - 14. Tappo del serbatoio.

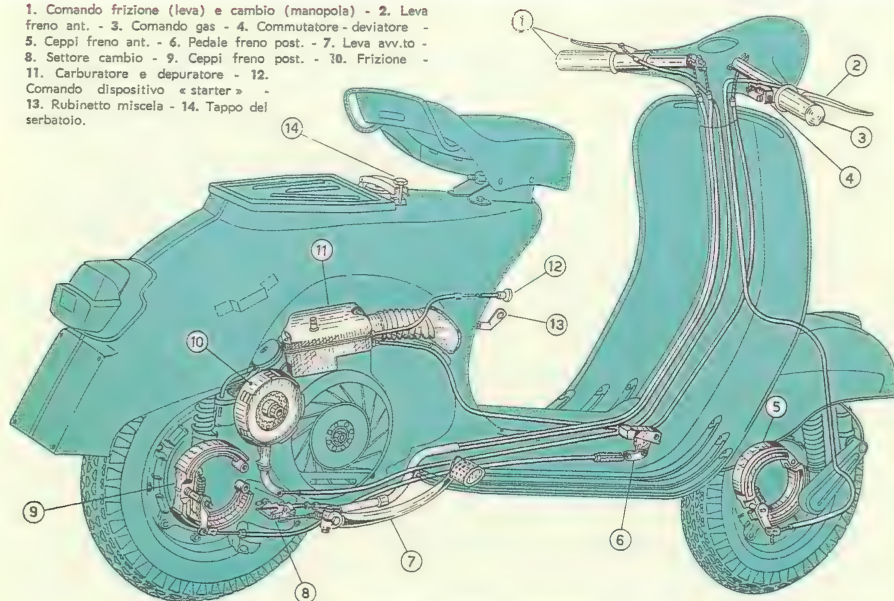


Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2

IMPIANTO ELETTRICO

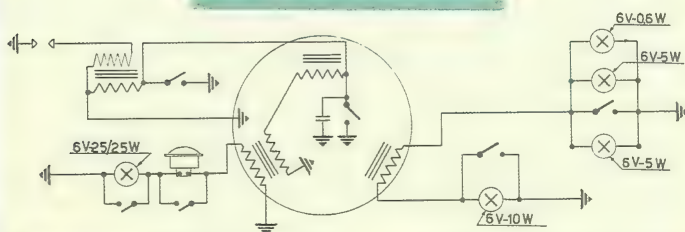


Fig. 22-23 - Installazione impianto elettrico sulla moto (pag. 42) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

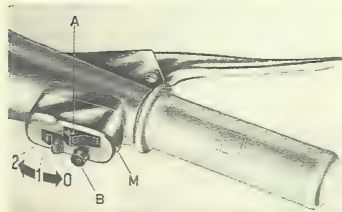


Fig. 24 - Comandi dei dispositivi dell'impianto elettrico. Posizione del commutatore.

0. Tutto spento - 1. Luci di posizione anter. e poster. - 2. Luci del proiettore e fanalino posteriore - A. Deviatore per luci proiettore - B. Pulsante per clacson - M. Pulsante di massa.

3

IMPIANTO ELETTRICO



L'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata a tensione 6V. Le lampade sono da 6V-25/25W (biluce per abbagliante e anabbagliante) sul proiettore anteriore Ø 115, e da 6V-5W per le luci di posizione anteriore e della targa; 6V-10W per la luce d'arresto; 6V-0,6W per il quadrante del contachilometri. Il volano è a 6 poli. Il clacson è del tipo a 6V, per corrente alternata.

A simple line drawing of a motorcycle, shown from a side profile. It includes a seat, handlebars, a headlight, and two wheels. The drawing is minimalist, using only black outlines on a white background.

Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983



A technical drawing of a wheel hub assembly, showing a cross-section of the hub and the wheel rim. The drawing includes a dimension line indicating a distance of 2-4 mm. The hub features a central bolt and a circular flange with eight mounting holes. The wheel rim is shown with a series of spokes. The drawing is labeled with 'A' in a circle, indicating a specific view or section.

ESSO MULTI PURPOSE GREASE H

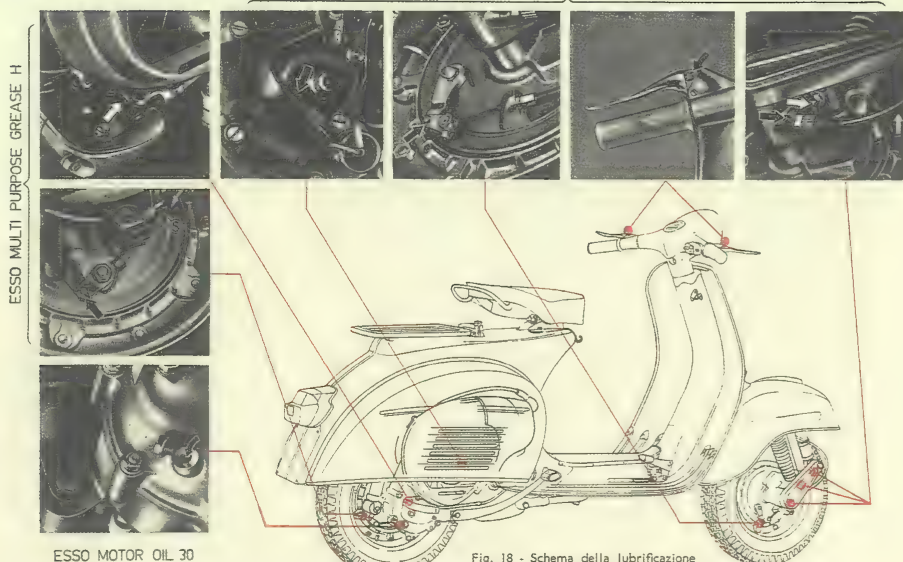


Fig. 18 - Schema della lubrificazione

Lubrificazione.

1965

Vespa **150** Super



1965

Motore

Identico al modello precedente VBB2. La bobina esterna non è più con l'astuccio in bachelite ma è una bobina nuova monofilo di marca FENSA.

Telaio

Identico al modello di cilindrata 125 con la differenza del colore.

Trattamenti Galvanici

Uguali al modello 125.

Il numero di telaio si trova sul telaio sulla parte posteriore sinistra sotto la sacca porta attrezzi.

Il numero di motore si trova sulla traversa motore all'altezza del tubo di scarico.



150 Super



1965

- 1 Sospensione anteriore.
- 2 Fanale posteriore e scritta.
- 3 Adesivo del "Rodaggio". La ruota di scorta è un optional.



150 Super



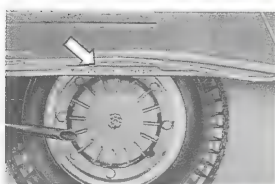
- 4 Scritta anteriore.
- 5 Sella e gancio portaborse.
- 6 Vista del motore.

1965

Caratteristiche



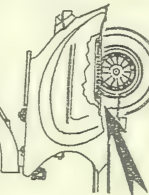
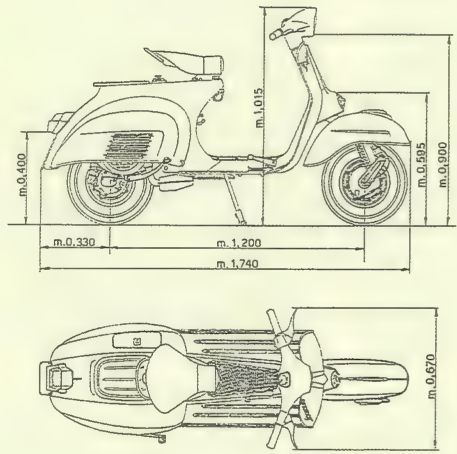


Posizione numero motore



Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VBC1T 1001
(inizio produzione)
VBC1T 554808
(fine produzione)

 PIAGGIO & C. S.p.A. GENOVA	MOTOCICLO VESPA SUPER 150 - MOD. VBC	Mod. I.G.M. 405 ANNO 1965		
	Omologato dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T. C. - Certificato n. 4312 OM in data 21 settembre 1965. È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T. U. 15. 6. 1959 n. 393.			
		IGM 4312 OM VBC 1T 0123456789 FUNZIONATURA (caratteri a grandezza al vero)		
<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>* TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante. Posti n. 2 (compreso il conducente). Il poggiatesta è costituito dalla pedana.</p> <p>DIMENSIONI</p> <p>Lunghezza max m. 1,740 Larghezza max m. 0,670 Passo (a carico) m. 1,200 Altezza max m. 1,015</p> <p>PESI</p> <p>Tara (Kg. 93,5 + Kg. 70 conducente). . . . Kg. 163,5 Peso complessivo con passeggero Kg. 233,5</p> <p>SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.</p> <p>RUOTE con cerchio da 2,15".</p> <p>Pneumatici { anteriore : 3.50 - 8" posteriore : 3.50 - 8"</p> <p>* FRENI v. retro.</p> <p>IMPIANTO ELETTRICO</p> <p>Magnetie volano: Volt 6 - Watt 50</p> <p>Dispositivi illuminazione e segnalazione: Proiettore con lampade 6 V - 25/25 W e 6 V - 5 W.</p> <p>Fanale posteriore (a luce rossa, con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce farga): lampade 6 V - 5 W; 6 V - 10 W; catadiottro posteriore.</p> <p>Avvisatore acustico situato sul copristerzo.</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>MOTORE</p> <p>* Denominazione: VBC 1 M * Funzionamento: a ciclo Otto, a miscela benzina-olio. * Tempi n. 2 * Cilindri n. 1 * Diametro mm. 57 * Corsa mm. 57 * Cilindrata totale cmc. 145,45 Potenza fiscale Cv. 3 Rapporto di compressione Cv. 4,93 * Potenza max effettiva IGM. { a giri/1' 5000</p> <p>RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata, con ventilatore centrifugo.</p> <p>FRIZIONE: a dischi multipli.</p> <p>CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI</p> <p>N° 4 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.</p> <p>* Trasmissione primaria: motore - cambio.</p> <p>Cambio di velocità: prima z: 22/67 = 1:3,045 seconda z: 13/57 = 1:4,385 terza z: 17/52 = 1:3,06 quarta z: 22/48 = 1:2,182 quinta z: 27/42 = 1:1,555</p> <p>* Velocità calcolata al n° giri di massima potenza: Km/h 71,99 Rapporto totale motore - ruota = 1: 4,73</p> <p>TRASMISSIONE (tipo): meccanica ad ingranaggi sempre in presa.</p> <p>PRESTAZIONI: 1 Km. partenza da fermo (col solo pilota sec. 46,1 Km/h 78,1 con due persone sec. 52,85 Km/h 86,5) lanciato (col solo pilota sec. 38,15 Km/h 94,3 con due persone sec. 43,7 Km/h 72,3) Consumo (col solo pilota sec. 43,7 Km/h 72,3 con due persone (norma CUNA) l/100 Km 2,17</p> <p>SERBATOIO: capacità totale litri 7,7 di miscela benzina-olio.</p> <p>SILENZIATORE: (v. retro).</p> </td> </tr> </table> <p>* Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (art. 225 del D.P.R. 30-6-1959 n. 420).</p>			<p>* TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante. Posti n. 2 (compreso il conducente). Il poggiatesta è costituito dalla pedana.</p> <p>DIMENSIONI</p> <p>Lunghezza max m. 1,740 Larghezza max m. 0,670 Passo (a carico) m. 1,200 Altezza max m. 1,015</p> <p>PESI</p> <p>Tara (Kg. 93,5 + Kg. 70 conducente). . . . Kg. 163,5 Peso complessivo con passeggero Kg. 233,5</p> <p>SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.</p> <p>RUOTE con cerchio da 2,15".</p> <p>Pneumatici { anteriore : 3.50 - 8" posteriore : 3.50 - 8"</p> <p>* FRENI v. retro.</p> <p>IMPIANTO ELETTRICO</p> <p>Magnetie volano: Volt 6 - Watt 50</p> <p>Dispositivi illuminazione e segnalazione: Proiettore con lampade 6 V - 25/25 W e 6 V - 5 W.</p> <p>Fanale posteriore (a luce rossa, con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce farga): lampade 6 V - 5 W; 6 V - 10 W; catadiottro posteriore.</p> <p>Avvisatore acustico situato sul copristerzo.</p>	<p>MOTORE</p> <p>* Denominazione: VBC 1 M * Funzionamento: a ciclo Otto, a miscela benzina-olio. * Tempi n. 2 * Cilindri n. 1 * Diametro mm. 57 * Corsa mm. 57 * Cilindrata totale cmc. 145,45 Potenza fiscale Cv. 3 Rapporto di compressione Cv. 4,93 * Potenza max effettiva IGM. { a giri/1' 5000</p> <p>RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata, con ventilatore centrifugo.</p> <p>FRIZIONE: a dischi multipli.</p> <p>CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI</p> <p>N° 4 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.</p> <p>* Trasmissione primaria: motore - cambio.</p> <p>Cambio di velocità: prima z: 22/67 = 1:3,045 seconda z: 13/57 = 1:4,385 terza z: 17/52 = 1:3,06 quarta z: 22/48 = 1:2,182 quinta z: 27/42 = 1:1,555</p> <p>* Velocità calcolata al n° giri di massima potenza: Km/h 71,99 Rapporto totale motore - ruota = 1: 4,73</p> <p>TRASMISSIONE (tipo): meccanica ad ingranaggi sempre in presa.</p> <p>PRESTAZIONI: 1 Km. partenza da fermo (col solo pilota sec. 46,1 Km/h 78,1 con due persone sec. 52,85 Km/h 86,5) lanciato (col solo pilota sec. 38,15 Km/h 94,3 con due persone sec. 43,7 Km/h 72,3) Consumo (col solo pilota sec. 43,7 Km/h 72,3 con due persone (norma CUNA) l/100 Km 2,17</p> <p>SERBATOIO: capacità totale litri 7,7 di miscela benzina-olio.</p> <p>SILENZIATORE: (v. retro).</p>
<p>* TIPO DELLA STRUTTURA: a scocca portante. Posti n. 2 (compreso il conducente). Il poggiatesta è costituito dalla pedana.</p> <p>DIMENSIONI</p> <p>Lunghezza max m. 1,740 Larghezza max m. 0,670 Passo (a carico) m. 1,200 Altezza max m. 1,015</p> <p>PESI</p> <p>Tara (Kg. 93,5 + Kg. 70 conducente). . . . Kg. 163,5 Peso complessivo con passeggero Kg. 233,5</p> <p>SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.</p> <p>RUOTE con cerchio da 2,15".</p> <p>Pneumatici { anteriore : 3.50 - 8" posteriore : 3.50 - 8"</p> <p>* FRENI v. retro.</p> <p>IMPIANTO ELETTRICO</p> <p>Magnetie volano: Volt 6 - Watt 50</p> <p>Dispositivi illuminazione e segnalazione: Proiettore con lampade 6 V - 25/25 W e 6 V - 5 W.</p> <p>Fanale posteriore (a luce rossa, con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce farga): lampade 6 V - 5 W; 6 V - 10 W; catadiottro posteriore.</p> <p>Avvisatore acustico situato sul copristerzo.</p>	<p>MOTORE</p> <p>* Denominazione: VBC 1 M * Funzionamento: a ciclo Otto, a miscela benzina-olio. * Tempi n. 2 * Cilindri n. 1 * Diametro mm. 57 * Corsa mm. 57 * Cilindrata totale cmc. 145,45 Potenza fiscale Cv. 3 Rapporto di compressione Cv. 4,93 * Potenza max effettiva IGM. { a giri/1' 5000</p> <p>RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata, con ventilatore centrifugo.</p> <p>FRIZIONE: a dischi multipli.</p> <p>CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI</p> <p>N° 4 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.</p> <p>* Trasmissione primaria: motore - cambio.</p> <p>Cambio di velocità: prima z: 22/67 = 1:3,045 seconda z: 13/57 = 1:4,385 terza z: 17/52 = 1:3,06 quarta z: 22/48 = 1:2,182 quinta z: 27/42 = 1:1,555</p> <p>* Velocità calcolata al n° giri di massima potenza: Km/h 71,99 Rapporto totale motore - ruota = 1: 4,73</p> <p>TRASMISSIONE (tipo): meccanica ad ingranaggi sempre in presa.</p> <p>PRESTAZIONI: 1 Km. partenza da fermo (col solo pilota sec. 46,1 Km/h 78,1 con due persone sec. 52,85 Km/h 86,5) lanciato (col solo pilota sec. 38,15 Km/h 94,3 con due persone sec. 43,7 Km/h 72,3) Consumo (col solo pilota sec. 43,7 Km/h 72,3 con due persone (norma CUNA) l/100 Km 2,17</p> <p>SERBATOIO: capacità totale litri 7,7 di miscela benzina-olio.</p> <p>SILENZIATORE: (v. retro).</p>			

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno ant. - 6. Pedale freno post. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto miscela - 14. Tappo del serbatoio.

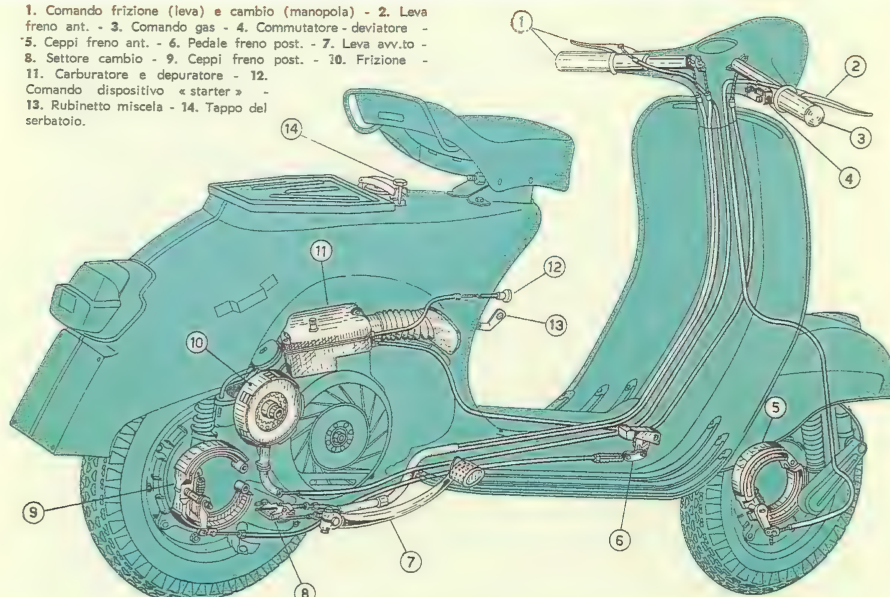


Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

2

IMPIANTO ELETTRICO

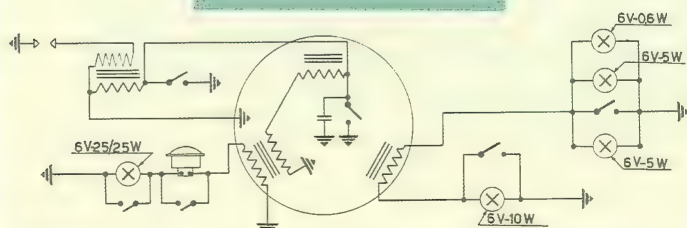


Fig. 22 - 23 - Installazione impianto elettrico sulla moto (pag. 42) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

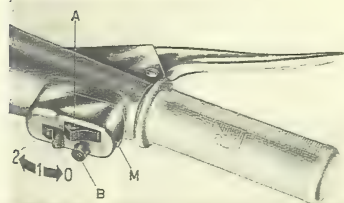


Fig. 24 - Comandi dei dispositivi dell'impianto elettrico. Posizione del commutatore.
0. Tutto spento - 1. Luci di posizione anter. e poster. - 2. Luci del proiettore e fanalino posteriore - A. Deviatore per luci proiettore - B. Pulsante per clacson - M. Pulsante di massa.

3

IMPIANTO ELETTRICO



L'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata a tensione 6V. Le lampade sono da 6V-25/25W (biluce per abbagliante e anabbagliante) sul proiettore anteriore Ø 115, e da 6V-5W per le luci di posizione anteriore e della targa; 6V-10W per la luce d'arresto; 6V-0,6W per il quadrante del contaghiometri. Il volano è a 6 poli. Il clacson è del tipo a 6V, per corrente alternata.

1965 150 Super



Colore:
Blu
Codice Max Meyer:
1.298.7210

Copriventola, cerchi ruote,
tamburi, mozzi anteriori,
tubo sterzo

Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

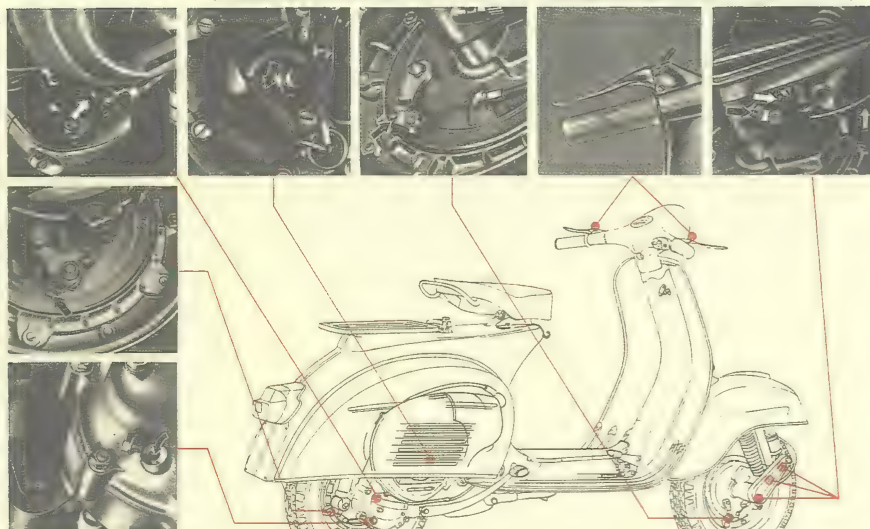


4

Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

ESSO MULTI PURPOSE GREASE H

ESSO MULTI PURPOSE GREASE H



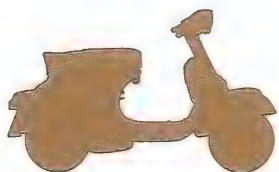
5

ESSO MOTOR OIL 30

Fig. 18 - Schema della lubrificazione

N. B. - Nel 2.º dettaglio (sulla sinistra della figura) è indicato con la lettera «S» il foro di scarico olio motore.

Lubrificazione.



**Antiruggine
interno telaio:**
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M

1965

Vespa **180** Super Sport



1965

Motore

La cilindrata del motore è maggiorata a 181,145 cc, la potenza è superiore a quella del modello 160 G.S. di oltre il 10% del quale conserva la forma e la struttura generale. Questo permette un sensibile aumento della ripresa e della velocità massima tanto da far raggiun-

gere la velocità di 105 Km/h.

Lo spinotto del pistone è maggiorato a un diametro di 16 mm. La frizione è migliorata in funzione della nuova potenza motore.

Il volano-ventola, che è in lega di zama, con calamite ad anello incorporati, è dotato di alettatura di raffreddamento modificata per aumen-

tare la portata d'aria; il fissaggio al mozzo è realizzato con 6 bulloni.

L'accensione è realizzata in corrente alternata con interruttore a chiave sul manubrio.

La batteria alimenta solo il claxon, la luce d'arresto e le luci di posizione.

Il raddrizzatore è del tipo a diodo.



Il depuratore è munito di un diaframma di sicurezza rompifiamma.

Telaio

La scocca ha lo scudo più stretto e più bombato; il copristerzo e l'alloggiamento clacson ricalca quello della G.L. Il manubrio è pure del tipo G.L. con faro trapezoidale ed è predisposto per l'applicazione del parabrezza. Le trasmissioni dei comandi sono maggiorate.

La sospensione posteriore è stata abbassata, è stato rialzato il manubrio allungando il tubo sterzo per facilitare la stabilità e ottenere una migliore tenuta di strada.

Il faro trapezoidale ed il fanalino posteriore sono gli stessi della Vespa Sprint. Il bordo scudo è snellito; la targhetta anteriore "Vespa S.S." è

180 Super Sport



1965

stampata in alluminio lucido ed è di nuovo disegno; posteriormente è applicata la targhetta lucida "Super Sport", pure stampata in alluminio. Parafango e cofani laterali hanno un nuovo profilo e una nuova linea, con nuove modanature in alluminio lineari.

Dietro lo scudo è alloggiato il bau-

letto di nuovo disegno più squadrate e nuova serratura che ha la stessa chiave del bloccasterzo.

La verniciatura viene offerta in vari colori a scelta, per la prima volta nei veicoli targati: biancospino, 3 tonalità di rosso e il blu pavone.

In seguito cambia l'impianto elettrico: viene tolta la chiave di accensio-

ne, la batteria e il raddrizzatore.

Il prefisso telaio rimane invariato (VSC1T).

1 Particolare del manubrio con comandi e contachilometri.

2 Manubrio con chiave del modello 1ª serie.



Trattamenti galvanici

Cromatura: viti leve freno frizione, clacson, fanalino posteriore, ghiera faro anteriore, linguetta copripolvere, antifurto sterzo, serratura bauletto.

Zincatura: cavalletto e staffe, ammortizzatore anteriore, bulloneria in genere, coperchio copripolvere

re selettore cambio, morsetti filifreni, leva movimento ganasce freno anteriore.

Fosfatizzazione: ammortizzatore e molla sospensione posteriore, molla cavalletto, cuffia copricilindro.

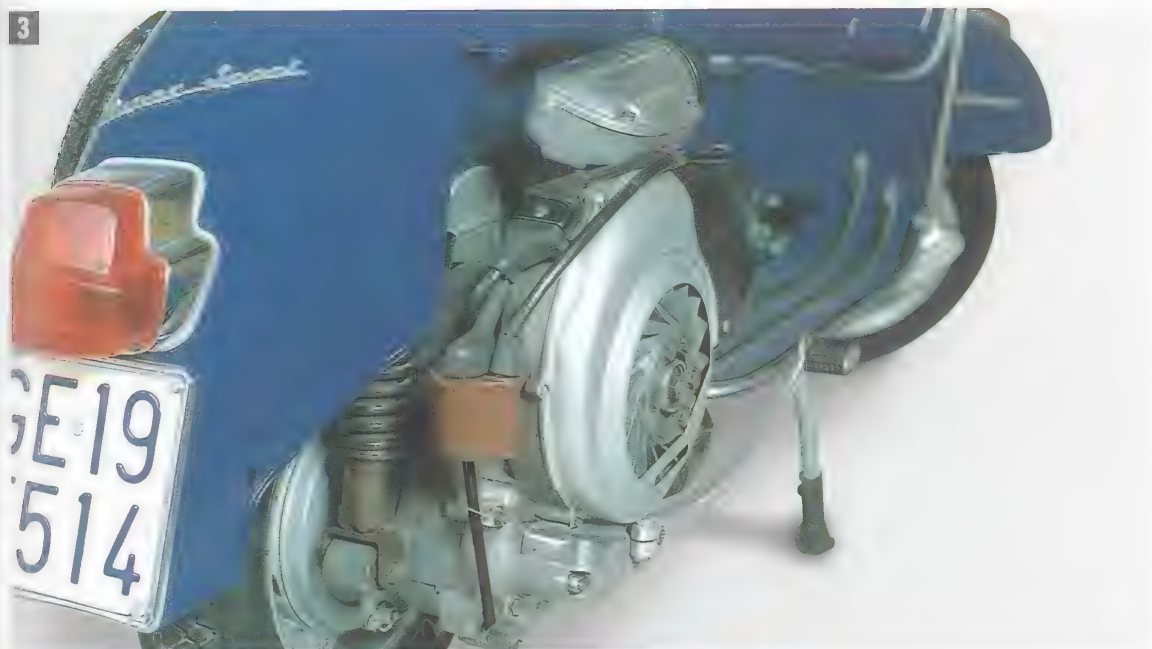
Lucidatura a specchio: leve freno frizione, pedale freno, gancio cofano

motore, modanature sacche e parafango, crestina parafango, coprimozzo, leva messa in moto, gancio borsa, leva rubinetto miscela.

Acciaio inox: bordo scudo, borchiette copridati mozzi e listelli tappetino centrale.

Il numero di telaio si trova sul telaio nella parte posteriore destra al livel-

180 Super Sport



3 Vista del motore e fanalino posteriore.



4 Particolare dell'alloggiamento ruota di scorta.

180 Super Sport

1

1. Comando frizione abbinato al comando cambio - 2. Leva freno anteriore - 3. Manopola comando gas - 4. Deviatore luci con pulsante per claxon - 5. Ceppi freno anteriore - 6. Pedale freno posteriore - 7. Pedale avviamento - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno posteriore - 10. Frizione - 11. Depuratore e carburatore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto miscela - 14. Pulsante per ribaltamento sella - 15. Tappo del serbatoio miscela.

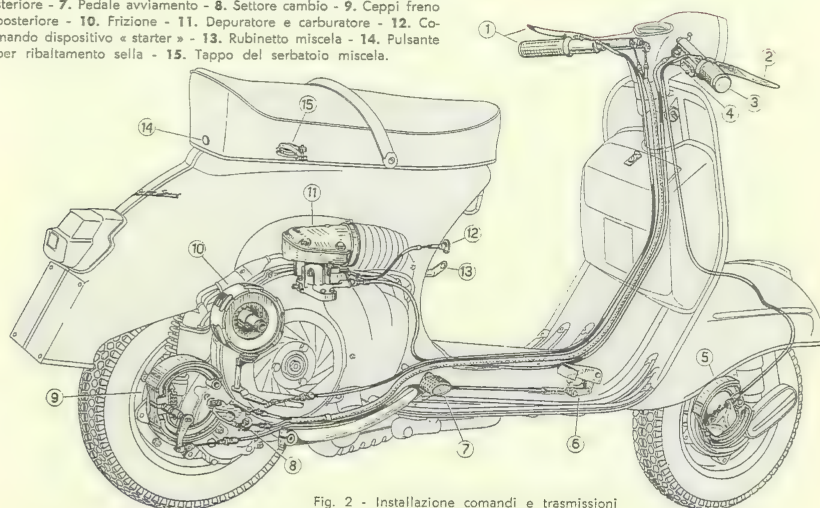


Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

N. B. - Per accedere al serbatoio, premere sul pulsante n. 14 in modo da sganciare la sella; ribaltare quindi la sella verso l'alto.

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2

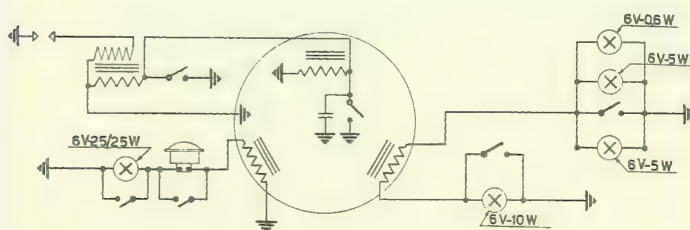


Fig. 25 - Schema elettrico dei collegamenti

AVVERTENZA:

Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati in serie rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in derivazione rispetto ad essi; pertanto l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono per apertura (anziché per chiusura) dei relativi contatti di comando.

3

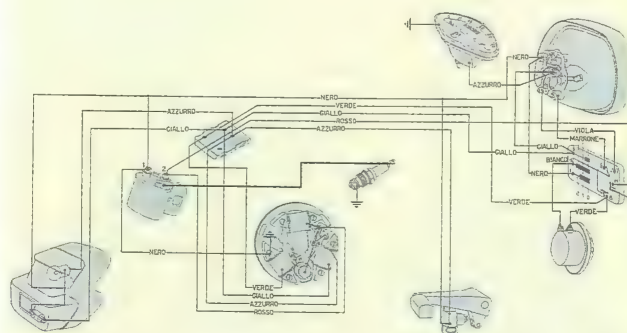


Fig. 24 - Installazione impianto elettrico sulla moto

1965 180 Super Sport



Colore:
Biancospino
Fino al telaio 0036700
Codice Max Meyer:
1.298.1715

Colore:
Rosso
Fino al telaio 0016000
Codice Max Meyer:
1.298.5847

Colore:
Rosso dal telaio 0016001
al telaio 0036700
Codice Max Meyer:
1.298.5850

Colore:
Rosso
Dal telaio 0036701
Codice Max Meyer:
1.298.5802

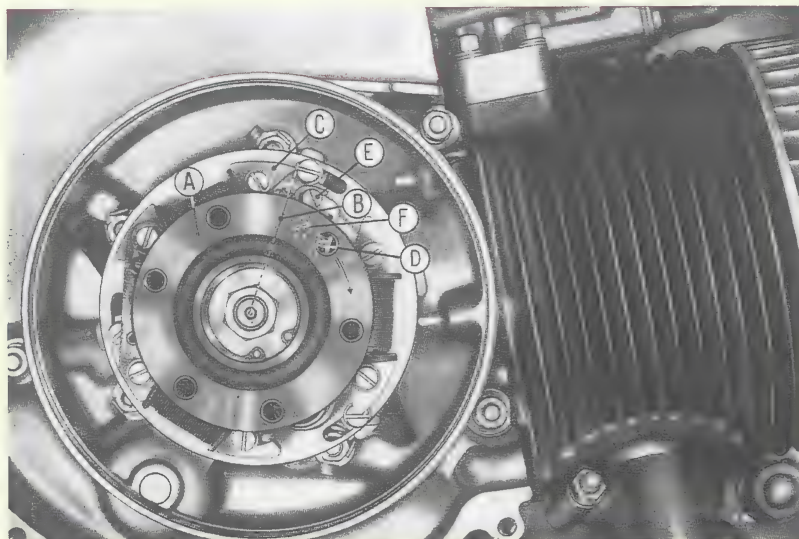
Colore:
Blu Pavone dal 1966
Codice Max Meyer:
1.298.7220

Copriventola, cerchi ruote,
tamburi, tubo sterzo,
mozzi anteriori

Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

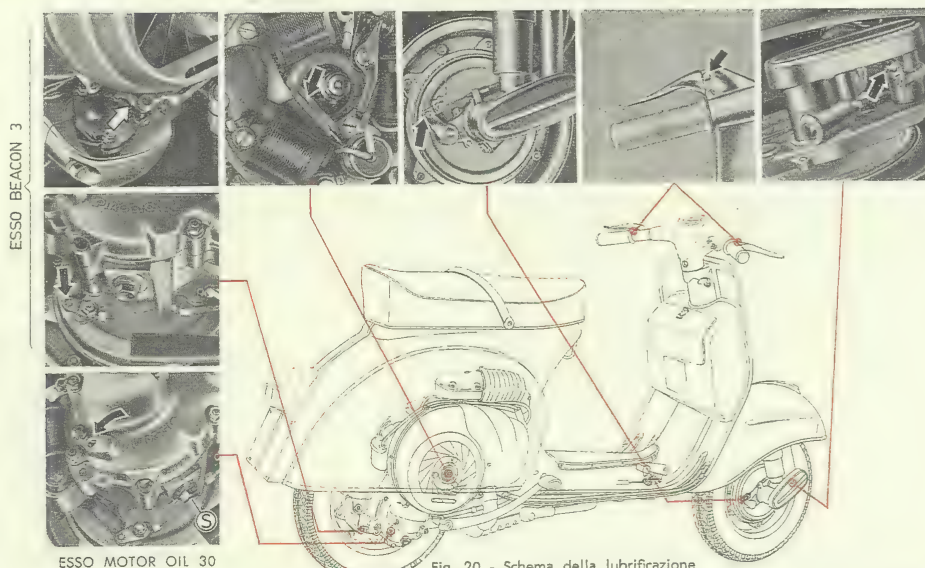


Antiruggine
interno telaio:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M



Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

ESSO BEACON 3



ESSO MOTOR OIL 30

Fig. 20 - Schema della lubrificazione

N. B. - Nel 1.o dettaglio (sulla sinistra della figura) è indicato con la lettera «S» il foro di scarico olio motore. **Lubrificazione**

1965

Vespa 90 Super Sprint



1965

Motore

Il motore è derivato dalle serie 50 e 90, ma con caratteristiche molto più brillanti con una potenza di 65 cv/litro e l'adozione di un cambio a 4 velocità.

Pur avendo queste prestazioni rimane un motore dolce e tipico dei motori Vespa.

Monta un carburatore Dellorto 16/16 posto nella stessa posizione delle 50 e 90.

Parte della sua potenza è ricavata dall'adozione di una marmitta ad espansione, studiata appositamente per questo modello e montata a vista nella parte posteriore sinistra. La marmitta, in acciaio cromato, ha

un caratteristico suono metallico tipicamente sportivo e con il suo aspetto dà maggior grinta a questo modello.

Telaio

Ruote da 3.00-10".

Contachilometri fondo bianco scala a 100.



90 Super Sprint

Il sellone biposto, di colore blu scuro, dalla conformazione piccola e gradevole con forma sportiva, si apre anteriormente in senso contrario all'usuale (è l'unico modello di Vespa ad adottare questa soluzione). Per la prima ed unica volta la ruota di scorta, munita di due coppe copricerchi in tinta con la

Vespa, è montata centralmente con sopra un bauletto porta oggetti ha forma di piccolo serbatoio, con cuscino poggiatesta in tinta con la sella, che consente una posizione di guida sportiva al pilota.

Nelle prime serie la ruota di scorta è fissata con un morsetto al centro della pedana dove sul telaio è pre-

disposta una barretta di fermo. Le prime serie hanno il tubo sterzo con un supporto vistoso in fusione dove sono alloggiati le boccole a rulli per il sostegno del perno mozzo. Il supporto del parafango e l'ammortizzatore sono in fusione di alluminio ed hanno una forma particolare.



1965

Ai due lati del bauletto sono applicati due adesivi recanti la scritta "90 Super Sprint"; dal numero di telaio 4545 vengono modificate le scritte con un tipo in plastica trasparente e di conseguenza nel bauletto viene ricavato un incavo per contenerle. Il manubrio è stretto e leggermente abbassato, il parafrangente anteriore

filante. Lo scudo anteriore è rastremato verso l'alto, per migliorare la resistenza all'avanzamento.

La scritta Vespa anteriore è ridotta e in rilievo, la posteriore reca la scritta per intero "Super Sprint" in rilievo di alluminio lucido.

Anche per questo modello la verniciatura è prevista in tre colori: rosso

1.268.5850 dà inizio alla produzione nel 1967; dal 1968 cambia la tonalità di rosso (2.268.5802); per il blu pavone (1.298.7220) dal 1965 in poi. Verso la fine della produzione, dato che la Vespa 90 SS ha vinto il 1° Motogiro d'Italia del 1967 e altre gare sportive, i modelli sono consegnati con la dicitura "GPS" (Gruppo

1 Bloccaggio ruota di scorta dei primi modelli.

2 Bloccaggio ruota di scorta dei modelli successivi.

3 Sistema di apertura inusuale della sella.

4 Vista dell'originale tubo sterzo.



Piloti Speciali), realizzata con un particolare adesivo messo nella parte anteriore sinistra dello scudo.

Trattamenti galvanici

Cromature: riparo copripolvere serratura, claxon, bulloni leve freno frizione, marmitta, serratura bauletto.

Lucidatura a specchio: leve freni frizione, coprimozzo anteriore.

Zincatura: cavalletto, staffe, dadi cerchi ruota, bulloneria esterna, supporto ruota di scorta, coperchio

selettore cambio, morsetti filifreni, leva movimento ganasce freno anteriore, bullone e relativa molla unione coppe ruota di scorta.

Fosfatizzazione: molla e ammortizzatore posteriore e relativo bullone e dado, molla cavalletto.

Alluminio grezzo: pedale freno posteriore, leva messa in moto.

90 Super Sprint



5 Vista del manubrio e dei relativi comandi.

6 Marmitta sportiva con relativo IGM.



7 Scritta posteriore.

8 Scritta anteriore.

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno anteriore - 3. Comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno poster. - 7. Leva avviamento - 8. Dispositivo di registrazione comando cambio - 9. Ceppi freno poster. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto benzina - 14. Levette per sganciamiento sportello del motore.

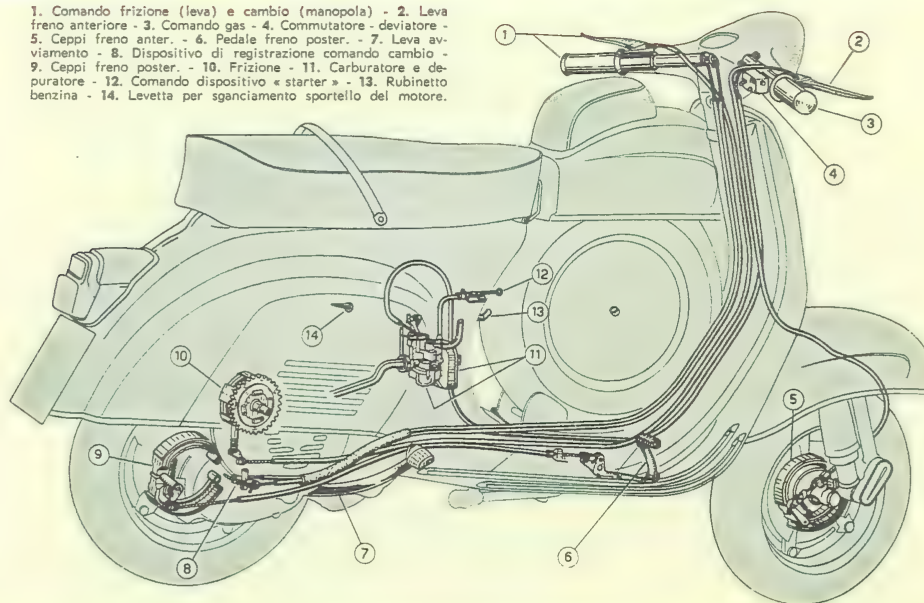


Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2

IMPIANTO ELETTRICO

Figg. 21 - 22 - Installazione impianto elettrico sulla moto (fig. di pag. 38) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

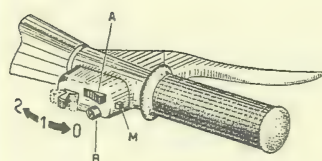
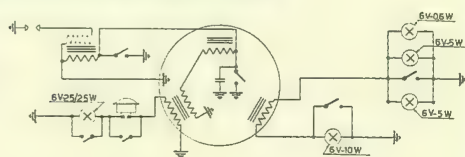


Fig. 23 - Comandi dei dispositivi dell'impianto elettrico. Posizioni del commutatore.

0. Tutto spento - 1. Luci di posizione anter. e poster. - 2. Luci del proiettore e fanalino posteriore - A. Deviatore per luci proiettore - B. Pulsante per clacson - M. Pulsante di massa.

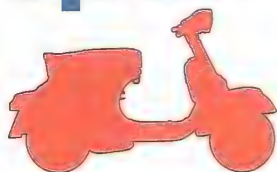
3

IMPIANTO ELETTRICO



L'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata a tensione 6V dal volano magnetico « a 6 poli ». Le lampade sono da 6V-25/25W (bluice per abbagliante e anabbagliante) sul proiettore anteriore Ø 115, e da 6V-5W per luci di posizione anteriore e della targa; 6V-10W per la luce d'arresto. Il clacson è del tipo da 6V, per corrente alternata.

1965 90 Super Sprint



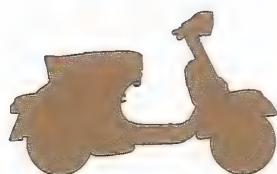
Colore:
Rosso
Codice Max Meyer:
2.268.5850

Colore:
Rosso dal 1968
Codice Max Meyer:
2.268.5802

Colore:
Blu pavone
Codice Max Meyer:
1.298.7220

Copriventola, ruote,
tamburi, mozzo anteriore,
sportello bauletto

Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983



Antiruggine
interno telaio:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M



Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

ESSO MULTI PURPOSE GREASE H

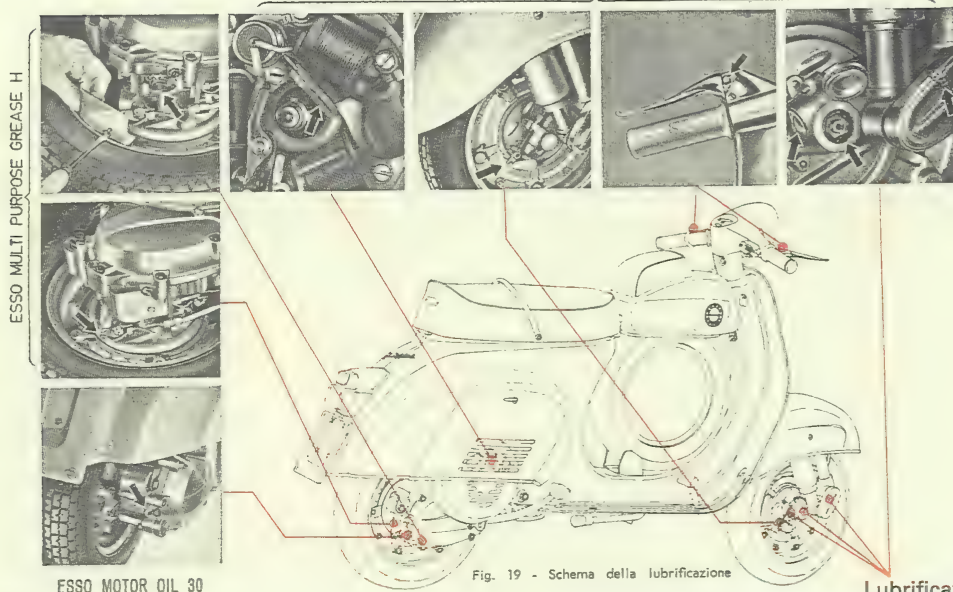


Fig. 19 - Schema della lubrificazione

Lubrificazione.

1965

Vespa **125** Nuova



1965

Motore

L'architettura è la stessa dei modelli 50 e 90, ma con una nuova cilindrata finale che va fuori dalle misure classiche adottate negli anni per un alesaggio e corsa di 55 x 51 per una cilindrata totale di 121,17 cc.

Il carburatore è un Dellorto SHB

16/16 posto nella parte centrale sotto la sella.

Telaio

La Vespa 125 si ricollega ai modelli 50 e 90 con la linea snella e compatta.

Per la prima volta un modello di 125 monta la ruota da 10 pollici con

nuovo tamburo autoventilante, come per il modello 90 Super Sprint.

Il manubrio è lo stesso montato sulla super con contachilometri con fondo bianco scalato a 100 Km/h. La monosella è di nuovo disegno. La stessa Vespa era prevalentemente fornita con sellone biposto.



Trattamenti galvanici

Uguali alla 50 N.

Il numero del motore è situato nella parte posteriore all'altezza dell'attacco ammortizzatore.

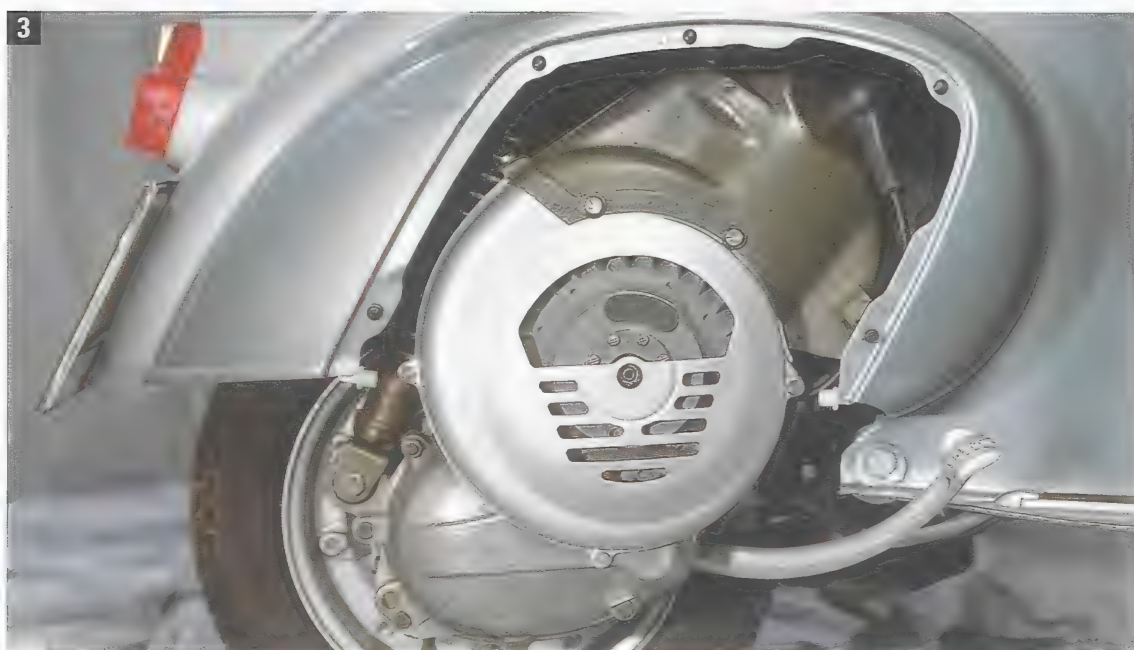
Il numero di telaio è nel vano sportello motore.

125 Nuova



1965

- 1 Particolare dei profili.
- 2 Manubrio e relativi comandi.
- 3 Vista del motore.



125 Nuova



4 Particolare della sella monoposto blu scuro di nuovo disegno con maniglia per il passeggero. Lo stesso modello veniva fornito anche con il sellone biposto.

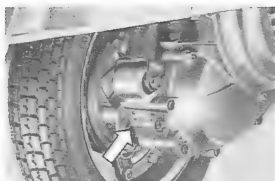


5 Scritta anteriore in alluminio pressofuso di colore blu scuro.

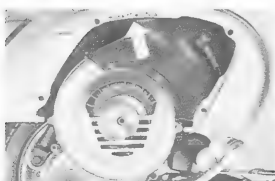
1965

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sospensioni:	anter. e poster. A molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante"
Alesaggio:	mm 55
Corsa:	mm 51
Cilindrata:	cm ³ 121,17
Rapporto di compressione:	1/7,2
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a quattro velocità con ingranaggi sempre in presa
Frizione:	a dischi multipli sul secondario. Comando a mezzo leva sulla estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. del volano magnete
Freni:	ad espansione, con trasmissione flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio; a pedale (pedana destra) per il posteriore
Ruote:	intercambiabili, con cerchi da 2,10" stampati in lamiera di acciaio sui quali sono montati pneumatici 3.00 - 10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 5,6 (compresa riserva lt. 1 circa)
Consumo:	2 lt. di miscela ogni 100 Km
Velocità massima:	80 Km all'ora
Interasse ruote:	1160 mm
Larghezza max sul manubrio:	670 mm
Lunghezza max della moto:	1650 mm
Altezza max della moto:	1015 mm
Altezza minima pedana:	225 mm
Raggio di volta:	1650 mm
Peso totale a vuoto:	73 Kg circa



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

Dato matricolare:

VMA1T 1001
(inizio produzione)
VMA1T 18100
(fine produzione)

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno anteriore - 3. Comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno poster. - 7. Leva avviamento - 8. Dispositivo di registrazione comando cambio - 9. Ceppi freno poster. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto benzina - 14. Levetta per fissaggio sella biposto (ribaltabile) - 15. Levetta per sganciamento sportello del motore.

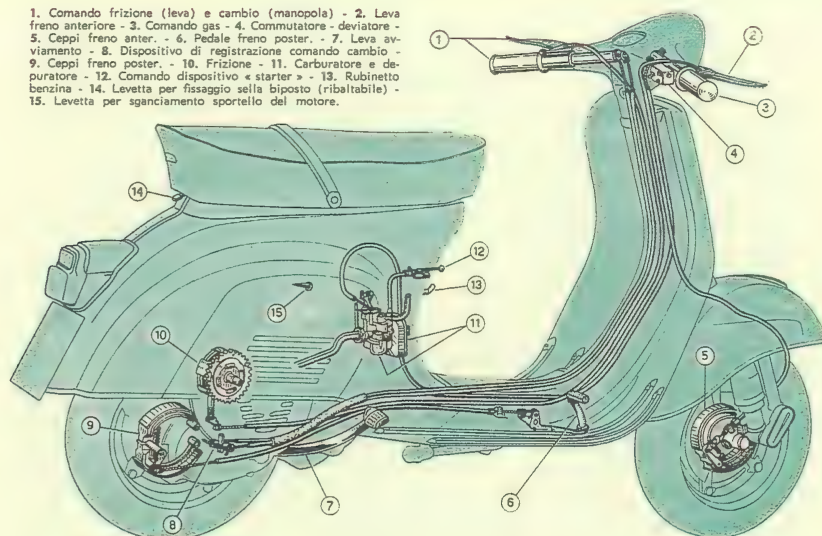


Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2

IMPIANTO ELETTRICO

Fig. 20 - 21 - Installazione impianto elettrico sulla moto (fig. di pag. 20) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

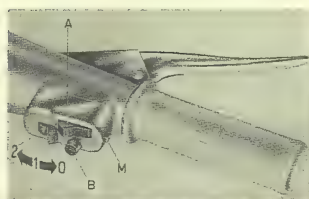
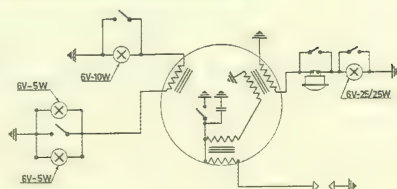
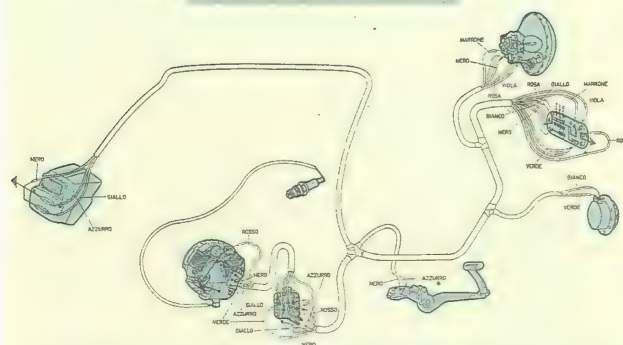


Fig. 22 - Comandi dei dispositivi dell'impianto elettrico. Posizioni del commutatore.

0. Tutto spento - 1. Luci di posizione anter. e poster. - 2. Luci del proiettore e fanalino posteriore - A. Deviatore per luci proiettore - B. Pulsante per clacson - M. Pulsante di messa.

3

IMPIANTO ELETTRICO



L'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata a tensione 6 V. Le lampade sono da 6 V - 25/25 W (bilinee per abbagliante e anabbagliante) sul proiettore anteriore Ø 115, e da 6 V - 5 W per luci di posizione anteriore e della targa; 6 V - 10 W per la luce d'arresto. Il clacson è del tipo da 6 V, per corrente alternata.

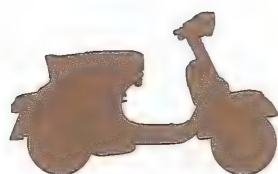
1965 125 Nuova



Colore:
Azzurro Metallizzato
Codice Max Meyer:
1.268.0110

Cerchi ruote, tamburi, mozzo anteriore, tubo sterzo, copriventola cilindro

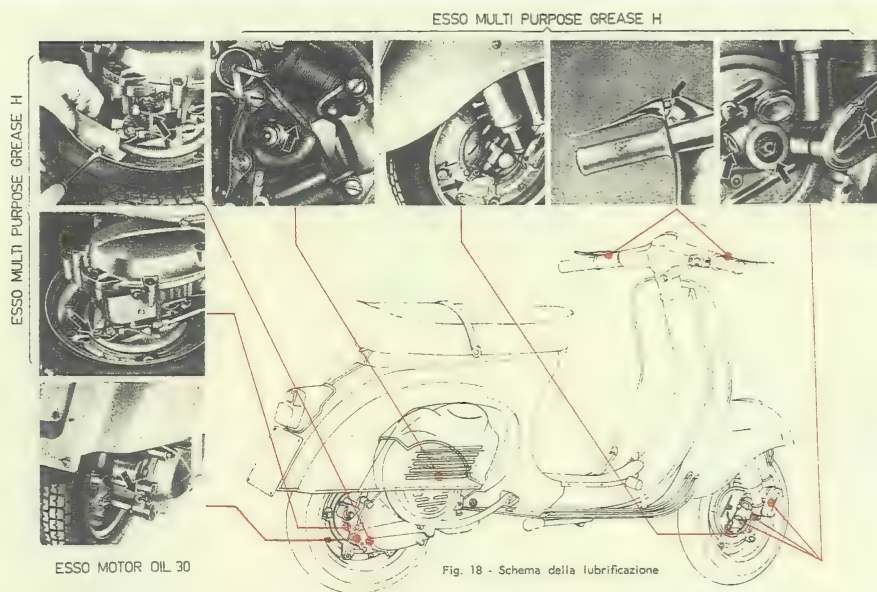
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983



Antiruggine interno telaio:
Nocciola
Codice Max Meyer:
3000M



Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.



Lubrificazione.

1965

Vespa **150** Sprint



1965

Motore

Il motore è il classico 145,45 cc, la cui potenza è stata notevolmente incrementata, permettendo di ottenere una migliore ripresa ed una elevata velocità media.

Migliorato il rapporto di compressione (7,4:1). Per aumentare la potenza cambia il diagramma di

distribuzione e adotta un silenziatore di scarico di nuovo disegno.

I rapporti di trasmissione sono adeguati alla nuova potenza e anche la frizione è migliorata.

Il volano magnete è rinforzato. Per ispezionare i contatti vi è una feritoia chiusa con un tappo di gomma.

Telaio

È simile a quello montato sulla Vespa GL, ed è verniciato con un nuovo colore metallizzato.

La targhetta posta sullo scudo "Vespa Sprint" è a rilievo in alluminio trattato di colore blu scuro, quella posteriore "Vespa Sprint" è dello stesso materiale e colore ed è



applicata sopra il fanalino posteriore.

Il parafrangente anteriore e le sacche laterali hanno dei fregi in alluminio lineari.

La serratura della scocca e l'antifurto sullo sterzo sono dotati della stessa chiave. Questo modello viene consegnato con sella biposto di

colore blu scuro, a richiesta con la monosella.

Trattamenti galvanici

Cromatura: viti leve freno frizione, clacson, fanalino posteriore, ghiera faro anteriore, linguetta copripolvere antifurto sterzo, serratura sacca porta attrezzi.

Zincatura: cavalletto e staffe, molla sospensione anteriore, bulloneria in genere, coperchio selettore cambio. *Fosfatizzazione:* molla e ammortizzatore posteriore, bullone dado ancoraggio, molla cavalletto.

Lucidatura a specchio: leve freno frizione, pedale freno, gancio chiusura cofano motore, modanature sac-

150 Sprint



1965

che e parafrango, cresta parafrango, coprimozzo, leva messa in moto, gancio borsa, leva rubinetto miscela, bordo scudo.

Acciaio inox: borchie copridadi mozzi, listelli tappetino centrale.

Il numero di telaio si trova sul telaio nella parte sinistra sotto la sacca porta attrezzi.

Il numero motore si trova sulla traversa motore all'altezza del tubo di scarico.

1 Manubrio e relativi comandi.

2 Scritta posteriore.

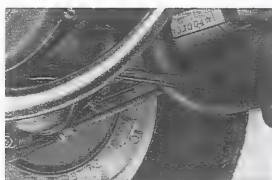


150 Sprint




3 Scritta anteriore.

Caratteristiche

**Posizione numero motore**

Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VLB1T 1001
(inizio produzione)
VLB1T 1205477
(fine produzione)




PIAGGIO & C. S.p.A.
GENOVA

MOTOCICLO

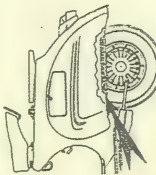
"VESPA SPRINT", - MOD. VLB (1)

ANNO 1965

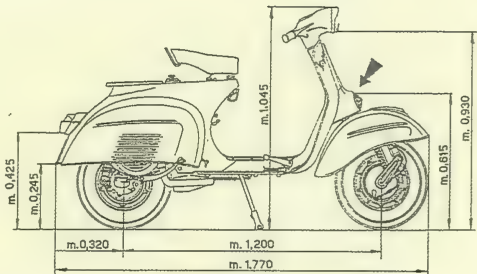
Aggiornato al
2 Luglio 1969



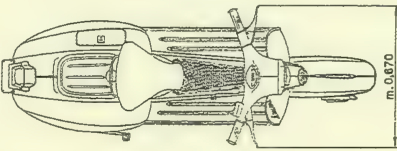
Omologato dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T.C. - Certificato n. 3883 OM in data 30 Gennaio 1965.
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T.U. 15. 6. 1959 n. 393.



Posizione
stanghiere
sello stocco



m. 0,425
m. 0,245
m. 0,320
m. 1,045
m. 1,200
m. 1,770
m. 0,815
m. 0,930



m. 0,670

*** TIPO DELLA STRUTTURA:** a scocca portante.
Posti n. 2 (compreso il conducente).
Il poggiatesta è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI

Lunghezza max m. 1,770
Larghezza max m. 0,670
* Passo (a scarico) m. 1,200
Altezza max m. 1,045

PESI
Peso a vuoto (Kg. 95 + Kg. 70 conducente) . . . Kg. 165
* Peso complessivo con passeggero Kg. 235
N. B. - Il peso sulla ruota post. non deve superare Kg. 200

SOSPENSIONI: molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2,10".

Pneumatici { anteriore: 3,50 - 10"
posteriore: 3,50 - 10"

*** FRENI** v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO
Magnetta volano: Volt 6 - Watt 50.
Dispositivi illuminazione e segnalazione: proiettore con lampade 6 V - 25/25 W e 6 V - 5 W.
Fanale posteriore (a luce rossa con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce terza): lampade 6 V - 5 W; 6 V - 10 W; catadiotro, posteriore.

Avvisatore acustico situato sul copristerzo (ved. freccia).
(1) - Vedi pag. 5 - 6

MOTORE

* Denominazione: VLB 1 M
* Funzionamento: . . . a ciclo Otto, a miscela benzina-olio.
* Tempi n. 2
* Cilindri n. 1
* Diametro mm. 57
* Corsa mm. 57
* Cilindrata totale cmc. 145,45
Potenza fiscale C.v. 3
Rapporto di compressione C.v. 7,4
* Potenza max effettiva IGM. { a giri/1' 5000

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata, con ventilatore centrifugo.
FRIZIONE: a dischi multipli.

CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI
N° 4 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.
* Trasmissione primaria: motore - cambio

Cambio di velocità: prima z: 22/67 = 1:3,045
seconda z: 12/57 = 1:4,750
terza z: 16/54 = 1:3,375
quarta z: 20/48 = 1:2,400
quinta z: 25/44 = 1:1,760

* Velocità calcolata al n° giri di massima potenza: Km/h 72,481
Rapporto totale motore - ruota = 1:5,36.

TRASMISSIONE (tipo): meccanica, ad ingranaggi sempre in presa.

1 Km. portanza da fermo { col solo pilota sec. 46,35 Km/h 77,5
con due persone (norme IGM) sec. 50,7 Km/h 71

PRESTAZIONI
1 Km. lanciato { col solo pilota (norme CUNA) sec. 36,3 Km/h 94
(con due persone (norme IGM) sec. 42,3 Km/h 85

Velocità max effettiva Km/h 94.
Consumo: { col solo pilota { norme CUNA 1,100 Km.: 2,3
con due persone { norme IGM 1,100 Km.: 2,3

SERBATOIO: capacità totale litri 7,7 di miscela benzina-olio.
SILENZIATORE: (v. retro).

ICM 3883 OM

VLB 1 T

☆ 0123456789

PUNCONATURA
(cattolici e grandezze al voto)

* Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (art. 225 del D.P.R. 30-6-1959 n. 420).

2 Schema impianto elettrico.

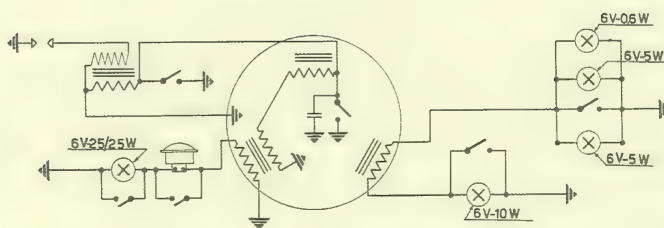
3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

Disegni tratti dal libretto
uso e manutenzione
originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.



Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati in serie rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in derivazione rispetto ad essi; pertanto l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono per apertura (anziché per chiusura) dei relativi contatti di comando.

Fig. 24 - Schema elettrico dei collegamenti.

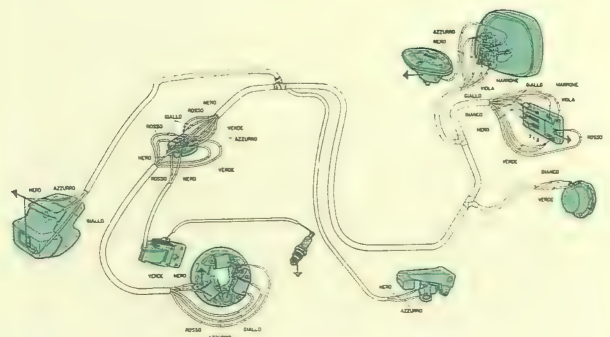
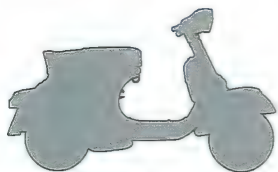


Fig. 23 - Installazione impianto elettrico sulla moto

1965 150 Sprint



Colore:
Azzurro metallizzato
Codice Max Meyer:
1.268.0110

Cerchi ruote, tamburi, mozzo
anteriore, tubo sterzo,
copriventola cilindro

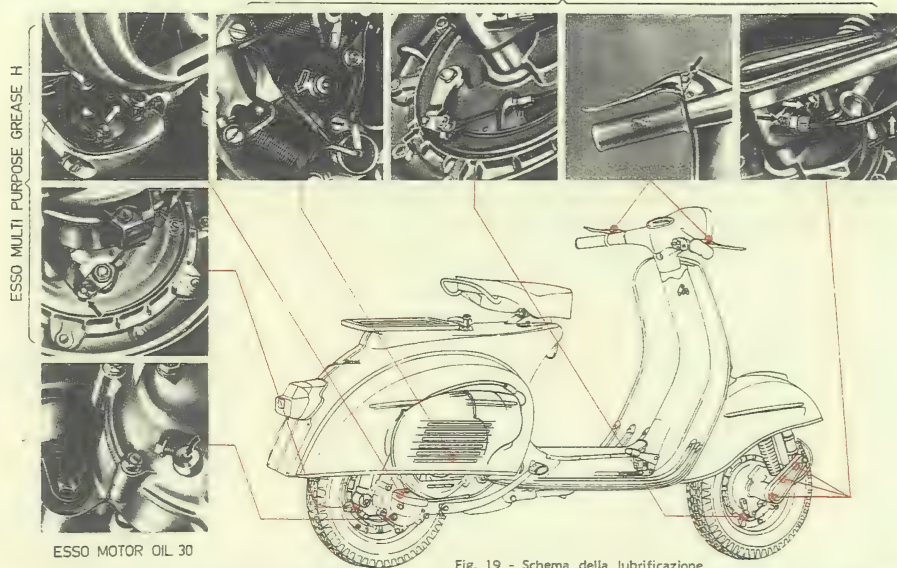
Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983



Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

4

ESSO MULTI PURPOSE GREASE H

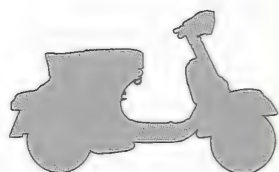


ESSO MOTOR OIL 30

Fig. 19 - Schema della lubrificazione

N. B. - Nel 2.o dettaglio (sulla sinistra della figura) è indicato con la lettera «S» il foro di scarico olio motore. Lubrificazione.

5



**Antiruggine
interno telaio:**
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

1966

Vespa **125** Gran Turismo



1966

Motore

È lo stesso montato sulla 125 Super aumentando il rapporto di compressione (7,8:1) con relativo aumento di potenza, pur lasciando invariato il numero dei giri motore che gli permette di raggiungere una velocità di punta di 88 Km/h.

Telaio

Identico al modello 150 Sprint.

Trattamenti galvanici

Uguali al modello 150 Sprint.

Il numero di telaio si trova sul telaio nella parte sinistra sotto la sacca porta attrezzi.

Il numero motore si trova sulla traversa motore all'altezza del tubo di scarico.



125 Gran Turismo



1966

1 Manubrio e comandi.

2 Scritta anteriore e
faro.



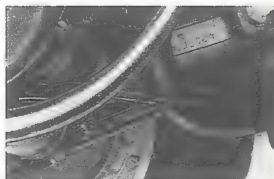
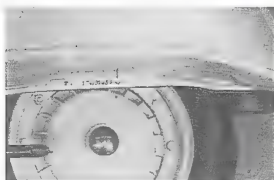
125 Gran Turismo

3



3 Scritta posteriore.


Caratteristiche

**Posizione numero motore**

Posizione numero telaio

Dato matricolare:

VNL2 30001
(inizio produzione)
VNL2 81582
(fine produzione)




PIAGGIO & C. S.p.A.
GENOVA

MOTOCICLO

"VESPA G.T." - MOD. VNL 2


ANNO 1966

Aggiornato
a Dicembre 1968

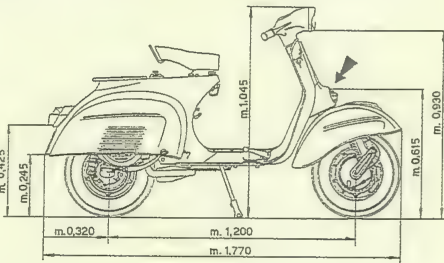


Omologato dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Ispettorato Generale Motorizzazione Civile e T.C. - Certificato n. 4763 OM in data 2 settembre 1966.

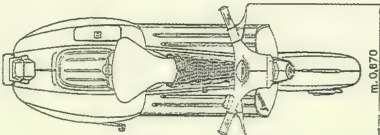
È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità di cui all'art. 53 del T.U. 15. 6. 1959 n. 393.



Posizione
tangenziale
sulla scocca



Dimensions (Side View):
 Total height: m. 1,045
 Front fender height: m. 0,930
 Rear fender height: m. 0,815
 Wheelbase: m. 1,200
 Ground clearance: m. 0,320
 Front wheel diameter: m. 0,425
 Rear wheel diameter: m. 0,245



Dimensions (Top View):
 Total width: m. 0,670

IGM 4763 OM

VNL 2 T

0123456789

☆

☆

☆

Posizione
tangenziale
sulla scocca

FUNZIONALITÀ
(carteri a conduzione a vortice)

*** TIPO DELLA STRUTTURA:** a scocca portante.

Posti n. 2 (compreso il conducente).
Il poggiatesta è costituito dalla pedana.

DIMENSIONI

Lunghezza max m. 1,770

Larghezza max m. 0,670

* Passo (a scarico) m. 1,200

Altezza max m. 1,045

PESI

Peso a vuoto (Kg. 95 + Kg. 70 conducente) . . . Kg. 165

* Peso complessivo con passeggero Kg. 235

N. B. - Il peso sulla ruota post. non deve superare Kg. 200

SOSPENSIONI: molle alicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

RUOTE con cerchio da 2,10".

Pneumatici { anteriore : 3,50 - 10"
posteriore : 3,50 - 10"

* **FRENI** v. retro.

IMPIANTO ELETTRICO

Magnetoelettrico: Volti 6 - Watt 50.

Dispositivi illuminazione e segnalazione: proiettore con lampade 6 V - 25/25 W e 6 V - 5 W.

Fanale posteriore (a luce rossa con luce di posizione, indicatore d'arresto e luce targa): lampade 6 V - 5 W; 6 V - 10 W; catadiotro posteriore.

Avvisatore acustico situato sul copisterzo (ved. freccia).

MOTORE

* Denominazione: VNL 2 M

* Funzionamento: a ciclo Otto, a miscela benzina-olio.

* Tempi n. 2

* Cilindri n. 1

* Diametro mm. 52,5

* Corsa mm. 57

* Cilindrata totale cmc. 123,4

Potenza fiscale Cv. 2

Rapporto di compressione 7,8

* Potenza max effettiva IGM. { Kg. 6,27
a giri/1' 5000

RAFFREDDAMENTO: ad aria forzata, con ventilatore centrifugo.

FRIZIONE: a dischi multipli.

CAMBIO DI VELOCITÀ E TRASMISSIONI

N°. 4 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro.

* Trasmissione primaria: motore - cambio

z: 19/67 = 1: 3,526
Cambio di velocità: prima z: 13/57 = 1: 4,385
seconda z: 17/52 = 1: 3,059
terza z: 22/48 = 1: 2,182
quarta z: 27/42 = 1: 1,556

* Velocità calcolata al n° giri di massima potenza: Km/h 70,83

Rapporto totale motore - ruota = 1: 5,485.

TRASMISSIONE (tipo): meccanica, ad ingranaggi sempre in presa.

1 Km. percorso da fermo { col solo pilota Km/h 75,94
con due persone (norme IGM) Km/h 67,79

PRESTAZIONI

1 Km. lanciato { col solo pilota (norme CUNA) Km/h 72,42
con due persone (norme IGM) Km/h 61,35

Consumo: con due persone (norme CUNA) litri/100 Km.: 2,09

SERBATOIO: capacità totale litri 7,7 di miscela benzina-olio.

SILENZIATORE: (v. retro).

* Caratteristiche essenziali la cui modifica comporta la necessità di una nuova omologazione (art. 225 del D.P.R. 30-6-1959 n. 420).

125 Gran Turismo

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Comando gas - 4. Commutatore-deviatore - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno post. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto miscela - 14. Tappo del serbatoio.

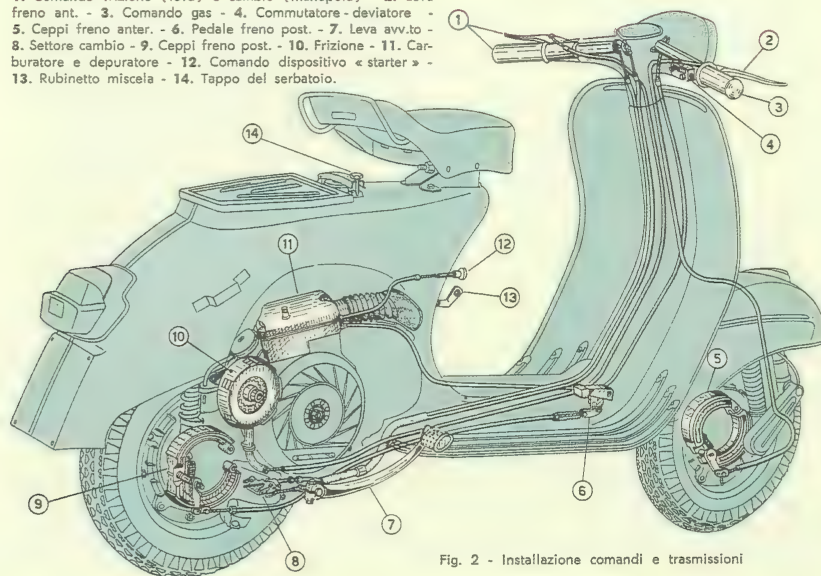


Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2

IMPIANTO ELETTRICO

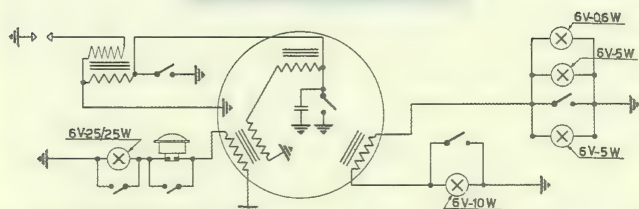


Fig. 22-23 - Installazione impianto elettrico sulla moto (pag. 42) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

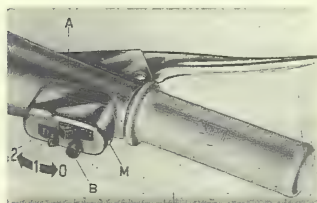
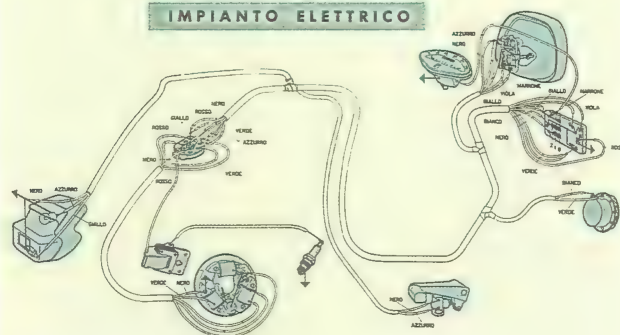


Fig. 24 - Comandi dei dispositivi dell'impianto elettrico. Posizione del commutatore.

0. Tutto spento - 1. Luci di posizione anter. e poster. - 2. Luci del proiettore e fanalino posteriore - A. Deviatore per luci proiettore - B. Pulsante per clacson - M. Pulsante di massa.

3

IMPIANTO ELETTRICO



L'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata a tensione 6 V. Le lampade sono da 6V-25/25W (bifilare per abbagliante e anabbagliante) e da 6V-5W (luce di posizione) sul proiettore anteriore, che ha forma trapezoidale; da 6V-5W per le luci di posizione posteriore e della targa; 6V-10W per la luce d'arresto; 6V-0,6W per il quadrante del contachilometri. Il volano è a 6 poli. Il clacson è del tipo a 6 V, per corrente alternata.

1966 125 Gran Turismo



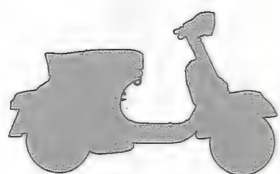
Colore:
Azzurro acqua marina
dal 1966
Codice Max Meyer:
1.298.7305

Colore:
Azzurro chiaro
metallizzato dal 1968
Codice Max Meyer:
1.298.0110

Colore:
Verde pastello dal 1969
Codice Max Meyer:
1.298.6399

Cerchi ruote, tamburi, mozzo
anteriore, tubo sterzo,
copriventola cilindro

Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983



**Antiruggine
interno telaio:**
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M



Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

ESSO BEACON 3

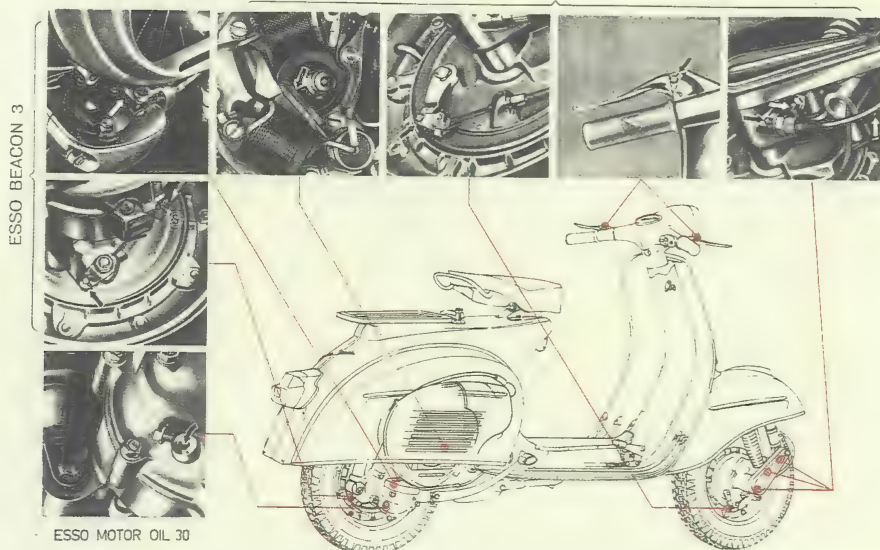


Fig. 18 - Schema della lubrificazione
N. B. - Nel 2.o dettaglio (sulla sinistra della figura) è indicato con la lettera «S» il foro di scarico olio motore.

Lubrificazione.

1966

Vespa 50L



1966

Motore

È uguale alla vespa 50 N.

Telaio

Non differisce dal modello 50 N. Per renderla più confortevole e più completa, la sospensione anteriore monta un ammortizzatore idraulico a doppio effetto.

Lo scudo anteriore è rifinito con un profilo d'alluminio anticorodal come le sorelle maggiori.

La scritta "Vespa L" è a rilievo in alluminio lucido nella parte anteriore.

Nella parte posteriore sopra il fanalino è montata la scritta "Vespa L" in alluminio lucido a rilievo.

Sul parafrangente anteriore è montato un fregio di alluminio.

Le nuove strisce sulle pedane sono in alluminio con all'interno il profilo in gomma e alle estremità, dei puntalini in alluminio come le sorelle maggiori.

La sella è del tipo, biposto e nella parte anteriore è alloggiato il gan-



cio porta borsa in alluminio.

Sul faro appare una ghiera in acciaio inox.

Dal numero di telaio 540.001 viene allungata la scocca e il modello si chiama "allungata".

Trattamenti galvanici

Uguali alla Vespa 50N (V5A1T) del 1966 con la ghiera del faro anteriore in acciaio inox e il bordo scudo in alluminio.

Il numero del motore e il numero del telaio sono nella stessa posizione del modello precedente.



1966

- 1 Scritta "Vespa", nuovo profilo scudo, nuovo logo Piaggio esagonale che viene montato dal 1° ottobre 1967 su tutta la produzione Piaggio.
- 2 Vista posteriore con scritta e fanalino.
- 3 Particolare del sellone con il gancio porta borse.





4 Vista del manubrio con relativi comandi.



5 Nuovi profili pedane.

Caratteristiche



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

Dato matricolare:
V5A1T 500001
(inizio produzione)
V5A1T 637063
(fine produzione)

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sterzo, sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; per quanto riguarda le sospensioni, è da notare che la posteriore è dotata anche di ammortizzatore idraulico
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore
Alesaggio:	mm 38,4
Corsa:	mm 43
Cilindrata:	cm ³ 49,77
Rapporto di compressione:	1/7,2
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio)
Frizione:	a dischi multipli, sul secondario. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. del volano magnete
Illuminazione:	L'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 4 poli, tensione nominale 6 V). I comandi sono accentrati sul commutatore, posto sul manubrio. I gruppi utilizzati sono: - Il proiettore anteriore, con 2 lampade da 15 W; - Il fanalino posteriore a luce rossa, con lampada da 5 W. L'avvisatore acustico
Freni:	ad espansione, con trasmissione flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posteriore
Ruote:	intercambiabili, con cerchioni stampati in lamiera di acciaio di Ø 9", sui quali sono montati pneumatici 2,3/4 - 9"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 5,6 (compresa riserva lt. 1 circa)
Consumo:	1 lt. di miscela ogni 65 Km
Velocità massima:	40 Km/h
Interasse ruote:	1180 mm
Larghezza max sul manubrio:	610 mm
Lunghezza max della moto:	1655 mm
Altezza max della moto:	980 mm
Altezza minima pedana:	210 mm
Raggio di volta:	1400 mm
Peso totale a vuoto:	67 Kg

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno anteriore - 3. Comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno poster. - 7. Leva avviamento - 8. Dispositivo di registrazione comando cambio - 9. Ceppi freno poster. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo «starter» - 13. Rubinetto benzina - 14. Dado ad alette per fissaggio posteriore sella monoposto (ribaltabile).

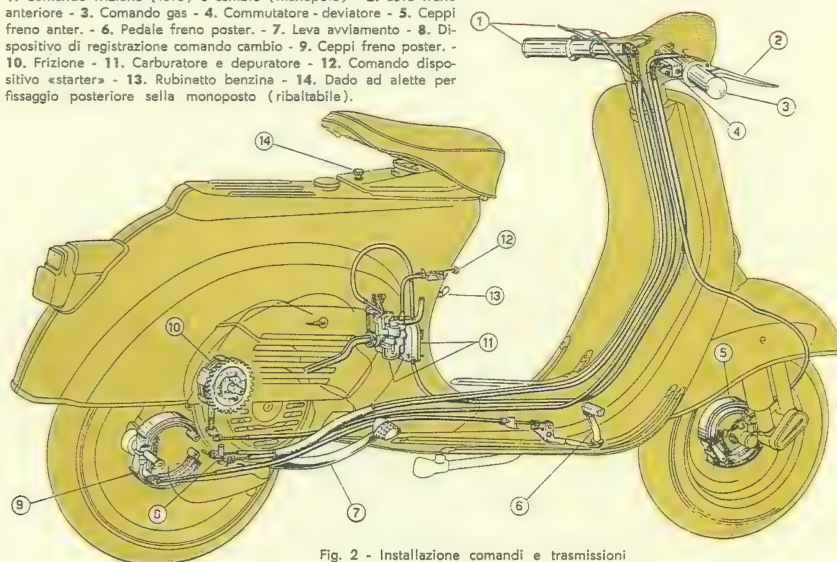


Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2

Figg. 19 - 20 - Installazione impianto elettrico sulla moto (fig. di pag. 36) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

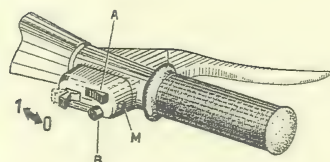
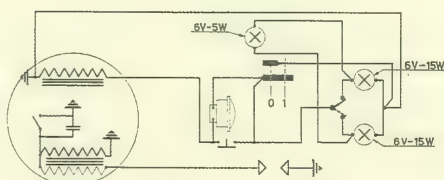
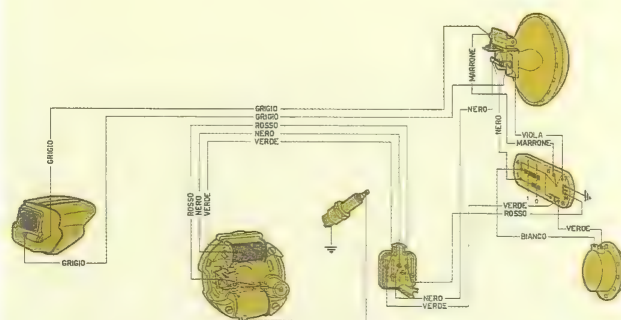


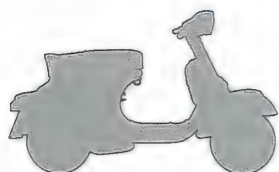
Fig. 21 - Posizioni del commutatore

0. Tutto spento - 1. Luci del proiettore e fanalino - A. Deviatore per luci proiettore - B. Pulsante per cacson - M. Pulsante di massa.

3



1966 50L



Colore:

Azzurro metallizzato
dal V5A1T 500.001
al V5A1T 540.000
Codice Max Meyer:
1.268.7114

Colore:

Azzurro metallizzato chiaro
dal V5A1T 540.001
Codice Max Meyer:
1.268.0110

Colore:

Giallo dal V5A1T 500.001
Codice Max Meyer:
1.298.2916

Colore:

Avorio New York
dal V5A1T 540.001
Codice Max Meyer:
1.268.3901

Colore:

Giallo positano dal 540.001
Codice Max Meyer:
1.298.2902

Colore:

Verde mela dal V5A1T
500.001 al V5A1T 540.000
Codice Max Meyer:
1.298.6302

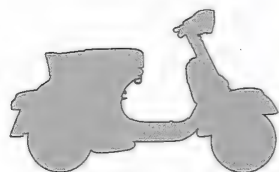
Colore:

Rosa schocking
dal V5A1T 500.001
al V5A1T 540.000
Codice Max Meyer:
1.298.5801

Cerchi ruote, tamburi, mozzo
anteriore, tubo sterzo,
copriventola cilindro

Colore:

Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983



Antiruggine interno telaio:

Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

4

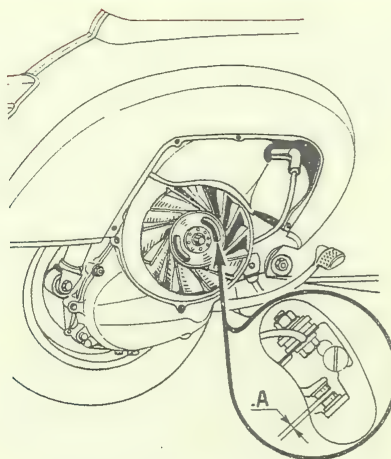


Fig. 16 - Regolazione puntine del ruttore

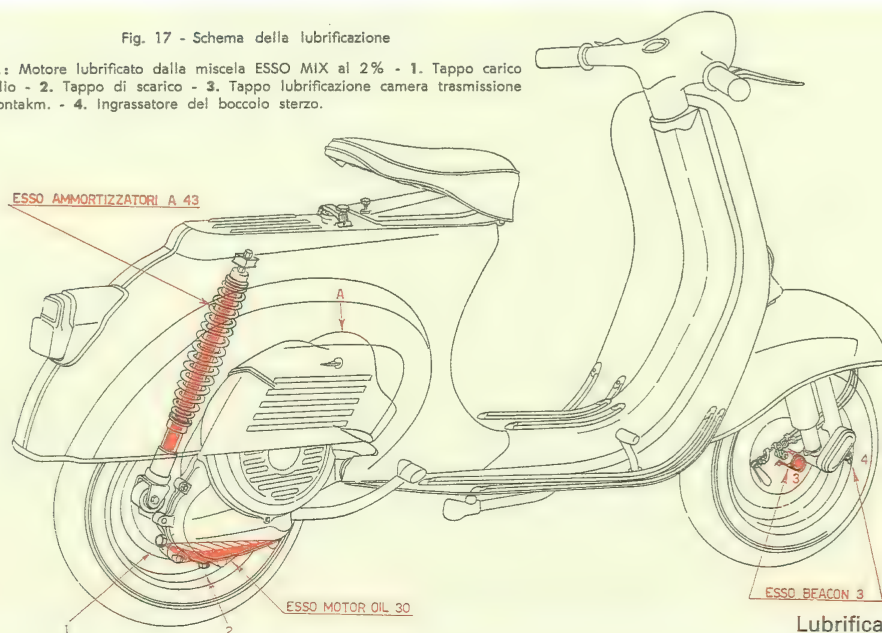
A - (Apertura max.) = 0,3 ÷ 0,5 mm.

Regolazione apertura puntine platinato (mm 0,4).

5

Fig. 17 - Schema della lubrificazione

A: Motore lubrificato dalla miscela ESSO MIX al 2% - 1. Tappo carico
olio - 2. Tappo di scarico - 3. Tappo lubrificazione camera trasmissione
contakm. - 4. Ingrassatore del bocclo sterzo.



Lubrificazione.

1968

Vespa **125** Primavera



1968

Motore

Il motore è potenziato rispetto alla "Vespa 125 Nuova", aumenta il rapporto di compressione da 7,2 a 8,25 e la potenza ora raggiunge i 5,56 cv a 5500 giri/minuto, con una variazione di 1 cv e 1000 giri/minuto.

Monta un carburatore Dellorto SHB 19/19.

Aumentano le prestazioni: l'accelerazione e la velocità massima che arriva ad oltre 90 Km/h.

Telaio

Per aumentare la stabilità e migliorare l'abitabilità viene allungato l'interasse.

Nella sacca laterale sinistra è ricavato un piccolo bauletto con serratura apribile dalla stessa chiave del bloccasterzo.

Rimane sull'estremità anteriore



della sella il pratico gancio appendiborsa.

Sullo scudo anteriore è fissata la scritta in alluminio "Vespa 125". Nella parte posteriore la scritta "Primavera" è in carattere corsivo e come l'anteriore in alluminio lucido.

La Vespa 125 Primavera viene

affiancata da un modello di colore marrone con sella e manopole di colore panna dal 1974 al 1976.

Successivamente viene montato il copriventola nero opaco e il nuovo fanale posteriore.

Trattamenti galvanici

Uguali alla Vespa 125 Nuova del 1966 ma si aggiunge alle parti cromate la serratura sacca porta attrezzi e alle parti di alluminio lucidate a specchio il gancio porta borse. La ghiera del faro anteriore è in acciaio inox come i profili ferma tappetino centrale pedana.



1968

Il numero del motore e il numero del telaio sono nella stessa posizione del modello precedente.

1 Manubrio e relativi comandi.



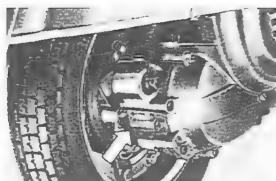
2



2 Scritta posteriore a vista del fanalino montato nelle ultime serie.

1968

Caratteristiche



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VMA2T 020001
(inizio produzione)
VMA2T 0240329
(fine produzione)

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata. Sul lato posteriore sinistro è ricavata una sacca porta oggetti con portello munito di serratura antifurto
Sospensioni:	anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore
Alesaggio:	mm 55
Corsa:	mm 51
Cilindrata:	cm ³ 121,17
Rapporto di compressione:	1/8,2
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a quattro velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio)
Frizione:	a dischi multipli, sul secondario. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. esterna
Freni:	ad espansione, con trasmissione flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (pedana destra) per il posteriore
Ruote:	intercambiabili, con cerchioni da 2,10" stampati in lamiera di acciaio, sui quali sono montati pneumatici 3,00 - 10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 5,6 (compresa riserva lt. 1 circa)
Consumo:	2 lt. di miscela ogni 100 Km
Velocità massima:	85 Km/h
Interasse ruote:	1180 mm
Larghezza max sul manubrio:	670 mm
Lunghezza max della moto:	1665 mm
Altezza max della moto:	1015 mm
Altezza minima pedana:	225 mm
Raggio di volta:	1650 mm
Peso totale a vuoto:	73 Kg

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno anteriore - 3. Comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno poster. - 7. Leva avviamento - 8. Dispositivo di registrazione comando cambio - 9. Ceppi freno poster. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto benzina - 14. Levetta per fissaggio sella biposto (ribaltabile) - 15. Levetta per sganciamento sportello del motore.

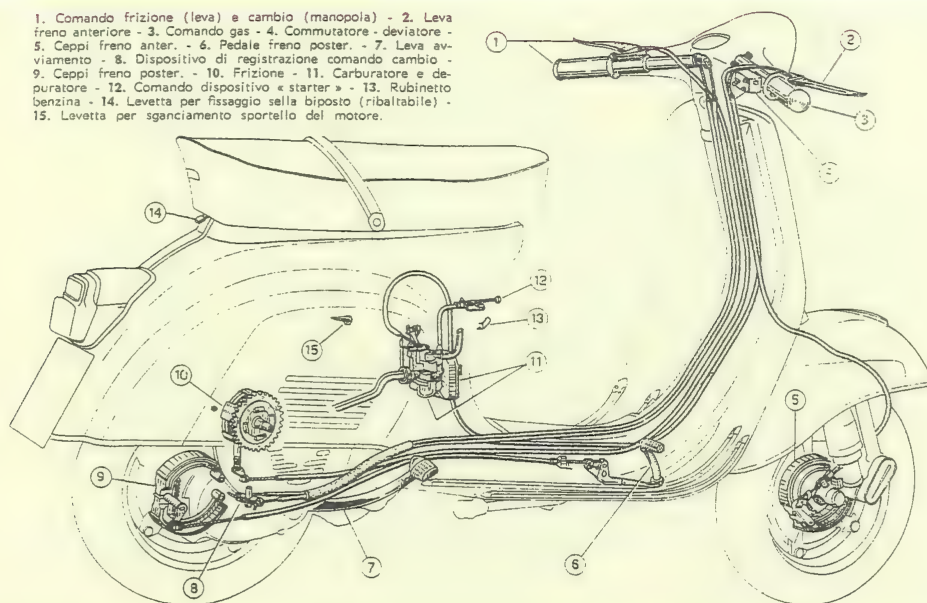


Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

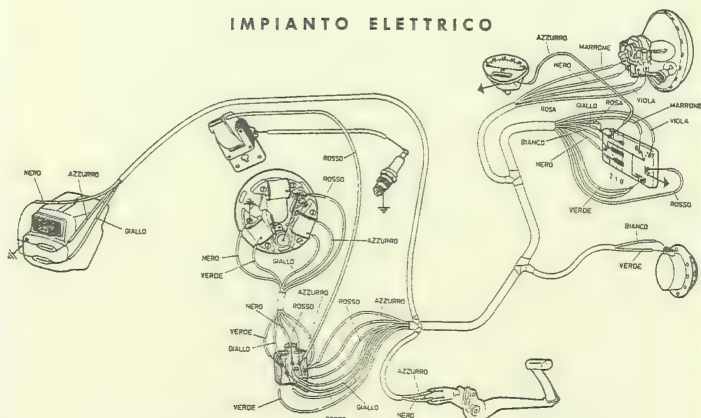
1 Comandi.

2 Dispositivo impianto elettrico sulla moto.

3 Particolare dell'interruttore luce.

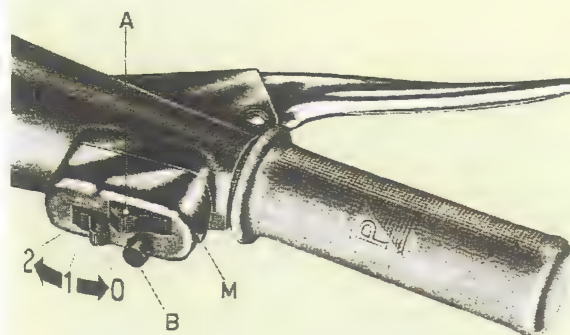
2

IMPIANTO ELETTRICO



L'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata a tensione 6 V. Le lampade sono da 6 V - 25/25 W (bifilare per abbagliante e anabbagliante) sul proiettore anteriore Ø 115, e da 6 V - 5 W per luci di posizione anteriore e della targa; 6 V - 10 W per la luce d'arresto. Il cicalon è del tipo da 6 V, per corrente alternata. Il contachilometri è munito di lampada illuminazione quadrante da 6 V - 0,6 W.

3



1968 125

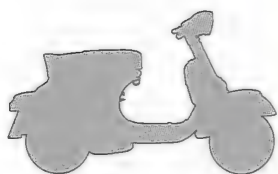


Colore:
Biancospino
Codice Max Meyer:
1.298.1715

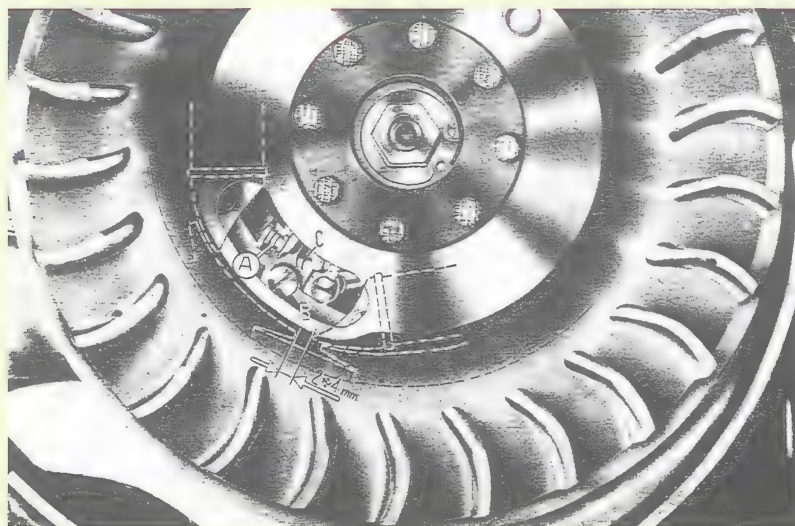
Colore:
Marrone metallizzato
dal 1974 al 1976
Codice Max Meyer:
1.268.5130

Cerchi ruote, tamburi, mozzo
anteriore, tubo sterzo,
coprimentola cilindro

Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983



**Antiruggine
interno telaio:**
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M



Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

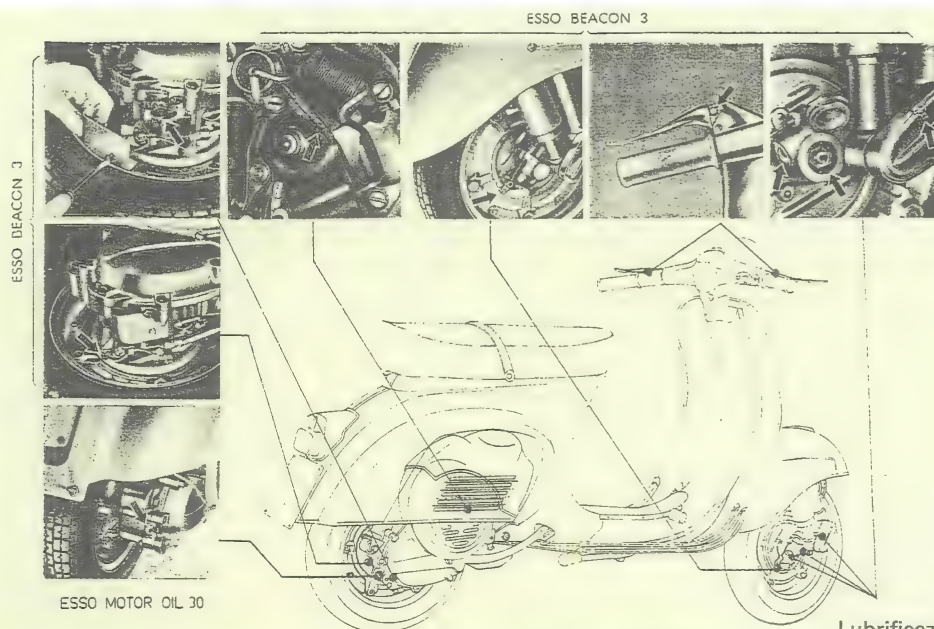


Fig. 18 - Schema della lubrificazione

Lubrificazione.

1968

Vespa **180** Rally



1968

Motore

Per il modello di maggior cilindrata discendente dai motori delle G.S. e della 180 S.S. che adottavano l'alimentazione classica a luci incrociate, la Piaggio inserisce, come già sperimentato per i modelli di cilindrata inferiore da ormai 10 anni, il sistema di ammissione con distributore

rotante. Questo è ricavato sulla spalla destra dell'albero motore e permette il funzionamento con miscela al 2%. Il cilindro è con travaso a tre luci.

La ventola del volano è ad alette ricurve per una maggiore portata d'aria di raffreddamento.

Variano, anche se leggermente, le misure di alesaggio e corsa (mm

63,5 x 57) per una cilindrata totale di 180,69 cc, compressione 8:1 per una potenza di 10,3 cv a 5700 giri/minuto.

Il Carburatore è un Dellorto SI 20/20 D.

La marmitta di scarico è di nuovo disegno ad elevato rendimento e bassa rumorosità.



180 Rally

Telaio

La scocca è un connubio derivato da due collaudati modelli, la "Vespa Sprint" e la "Vespa Super Sport".

Dietro lo scudo mantiene il bauletto che è di nuovo disegno.

I cerchi sono di tipo asimmetrico con ruote da 3,50-10" con ammortizzatori a doppio effetto; per la

sospensione anteriore si ritorna alla soluzione con molla separata dall'ammortizzatore.

Freni con tamburi allettati da 150 mm. Cofani laterali e parafango non hanno più le modanature in alluminio.

Il manubrio di nuovo disegno mantiene gli attacchi per il parabrezza

come nei modelli precedenti. Nella parte superiore il manubrio è dotato di una spia per l'impianto di illuminazione e il faro adotta un nuovo proiettore di 130 mm con una generosa cornice cromata. Il tachimetro contachilometri di forma ovoidale ha il quadrante di colore nero con lancette e numerazione fluorescente.



1968

ti, è illuminato ed è scalato a 120 Km/h.

Nuove le manopole di colore nero modificate e allungate per consentire un'impugnatura più agevole.

La sella biposto è più lunga e più larga per una maggiore abitabilità.

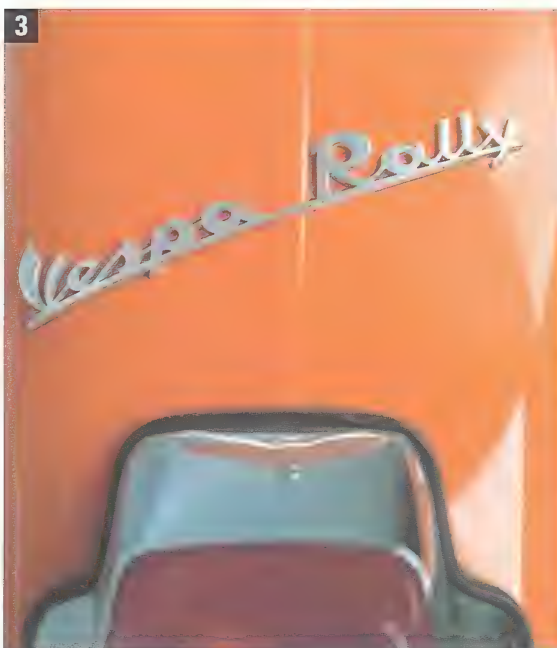
Trattamenti galvanici

Uguali alla Sprint Veloce ad eccezione della molla della sospensione anteriore che è verniciata in nero opaco.

Il numero di telaio è nella parte posteriore destra all'altezza dell'ammortizzatore.

Il numero di motore è all'altezza del collettore di scarico.

- 1 Bauletto anteriore, chiusura e adesivo "Rodaggio".
- 2 Vista del motore.
- 3 Fanalino e scritta posteriore. Solo nelle primissime serie viene montato questo fanalino e successivamente adotterà quello montato su Vespa Rally 200.
- 4 Alloggio ruota di scorta.



180 Rally



- 5** Manubrio. Solo nelle primissime serie la spia luci di posizione è di dimensioni ridotte, in seguito verrà montata quella della Vespa Rally 200.
- 6** Vista della marmitta montata esclusivamente sulla Vespa 180 Rally.
- 7** Scritta anteriore.
- 8** Serbatoio con i due adesivi.

Caratteristiche



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VSD1T 001001
(inizio produzione)
VSD1T 0027495
(fine produzione)

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata; è completata, per le funzioni protettive, dai cofani laterali e dal parafango
Sterzo, Sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; sospensioni anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante" e con travaso a tre luci
Alesaggio:	mm 63,5
Corsa:	mm 57
Cilindrata:	cm ³ 180,69
Rapporto di compressione:	1/8
Messa in moto:	con leva a pedale
Frizione:	a dischi multipli. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. esterna, alimentata dal volano magnete
Illuminazione:	l'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 6 poli, tensione nominale 6 V). I comandi (levette di commutazione e di deviazione, pulsanti per clacson e per massa motore) sono accentrati sul commutatore, posto sul lato destro del manubrio. I gruppi utilizzati sono: - Il proiettore anteriore, Ø 130, con lampada biluce da 25/25 W (abb. e anabb.) e lampada da 5 W (luce di città); - Il fanalino posteriore con catarinfrangente e lampade da 5 W (luce rossa e luce targa) e da 10 W (luce STOP, comandata dal pedale freno); - Le lampade d'illuminazione contachilometri e di spia luce proiettore, ambedue da 6 V - 0,6. - L'avvisatore acustico.
Freni:	meccanici, ad espansione, a pedale (posteriore) e a mano (anteriore)
Ruote:	intercambiabili, con cerchi da 2.10" in lamiera di acciaio. Pneumatici 3,50 - 10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 8,2 (compresa riserva lt. 1,8 circa)
Consumo:	2,8 lt. di miscela ogni 100 Km
Velocità massima:	oltre i 100 Km/h
Interasse ruote:	1230 mm
Larghezza max sul manubrio:	690 mm
Lunghezza max della moto:	1770 mm
Altezza max della moto:	1070 mm
Altezza minima pedana:	220 mm
Raggio di volta:	1400 mm
Peso totale a vuoto:	102 Kg, con ruota di scorta

1

1. Comando frizione abbinato al comando cambio - 2. Leva freno anteriore - 3. Manopola comando gas - 4. Deviatore luci con pulsante per claxon - 5. Ceppi freno anteriore - 6. Pedale freno posteriore - 7. Leva avviamento - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno posteriore - 10. Frizione - 11. Depuratore e carburatore - 12. Comando dispositivo «starter» - 13. Rubinetto miscela - 14. Pulsante per ribaltamento sella - 15. Tappo del serbatoio miscela.

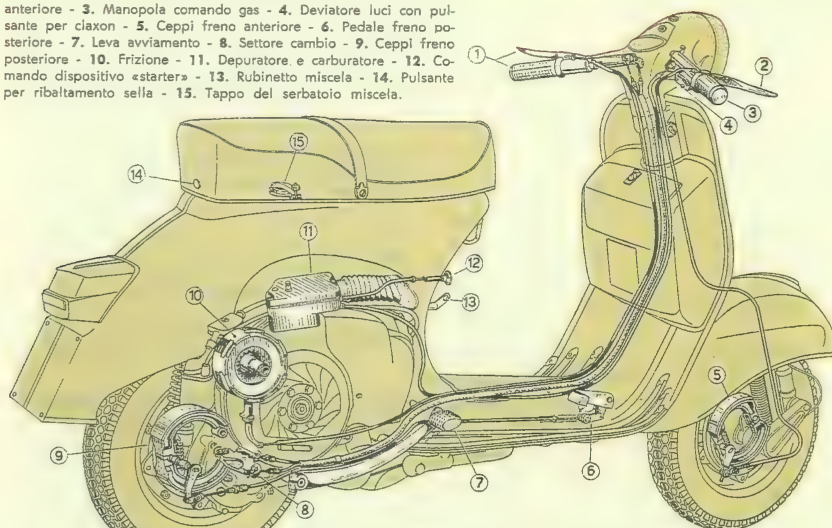


Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

N. B. - Per accedere al serbatoio, premere sul pulsante n. 14 in modo da sganciare la sella e ribaltare quindi la sella verso l'alto.

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2

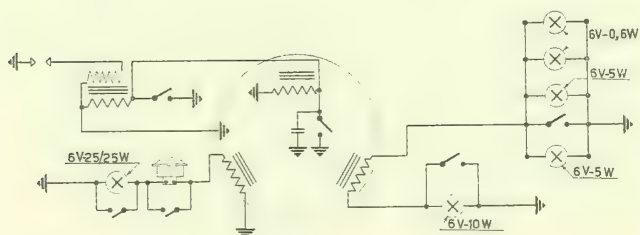


Fig. 25 - Schema elettrico dei collegamenti

AVVERTENZA:

Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati in serie rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in derivazione rispetto ad essi; pertanto l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono per apertura (anziché per chiusura) dei relativi contatti di comando.

3

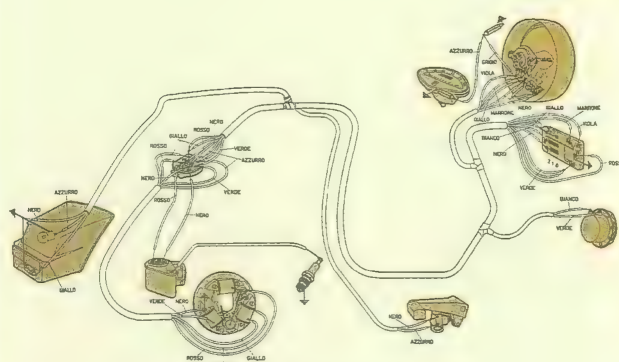
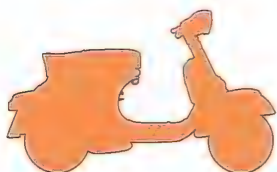


Fig. 24 - Installazione impianto elettrico sulla moto

1968 180 Rally



Colore:
Giallo positano
(1968-1969)
Codice Max Meyer:
1.298.2902

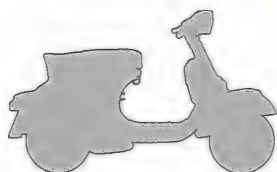
Colore:
Giallo arancio
(1968-1969)
Codice Max Meyer:
1.298.2916

Colore:
Giallo cromo dal 1970
Codice Max Meyer:
1.298.2933

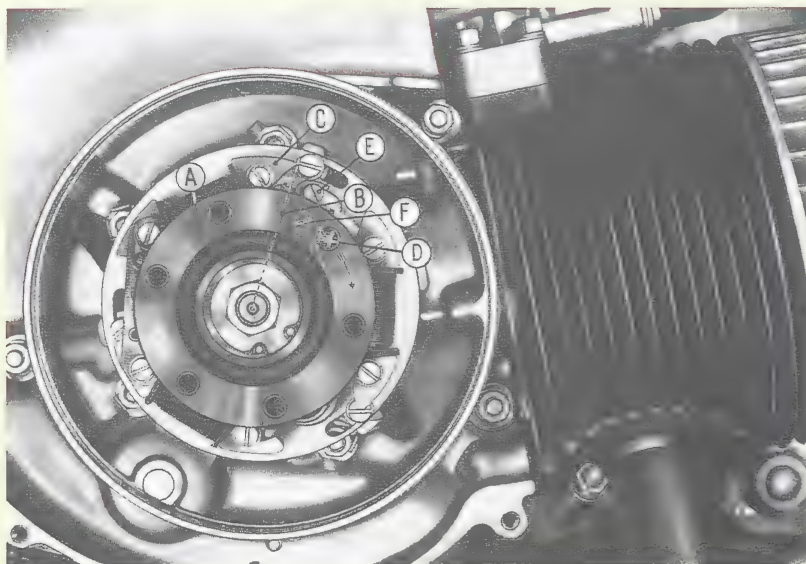
Colore:
Argento metallizzato
dal 1970
Codice Max Meyer:
1.268.0103

Cerchi ruote, tamburi, mozzo
anteriore, tubo sterzo,
coprimentola cilindro

Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

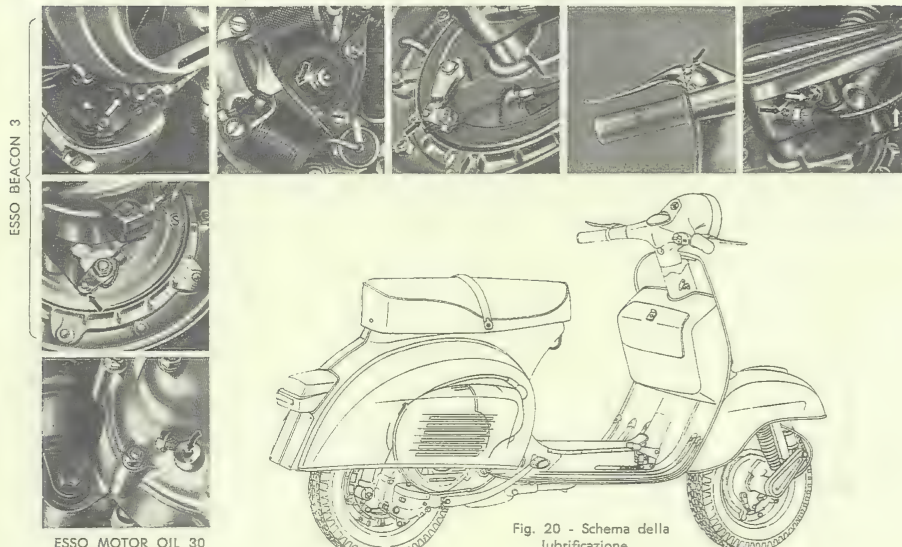


**Antiruggine
interno telaio:**
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M



Controllo "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

ESSO BEACON 3



N. B. - Nel 2.o dettaglio (sulla sinistra della figura) è indicato con la lettera «S» il foro di scarico olio motore.

Lubrificazione.

1969

Vespa **150** Sprint Veloce



1969

Motore

Il motore rispetto alla Sprint ha avuto un incremento di potenza con l'introduzione di una terza luce di travaso che consente il miglior riempimento del cilindro.

Il rapporto di compressione è stato portato a 7,7:1.

Il carburatore è un Dellorto 20/20

con un filtro dell'aria di maggiori dimensioni.

Anche la marmitta è ridimensionata e consente un maggiore scarico.

Con queste innovazioni il mezzo raggiunge una velocità massima di 97 Km/h.

Telaio

Ricalca la struttura della Sprint con le seguenti modifiche un manubrio di nuovissimo disegno con il faro tondo e gruppo ottico da 130 mm e ghiera di grandi dimensioni.

Monta una spia in plastica verde nella parte superiore del manubrio.

Il contachilometri che ha le stesse



dimensioni della Vespa Super è a fondo bianco con scala a 120 Km. Tra la spia e il contachilometri è inserito il nuovo logo Piaggio esagonale.

All'inizio della produzione le manopole sono di colore grigio chiaro di nuovo disegno e con logo esagonale stampigliato al

centro. Successivamente le manopole diventano nere come il fondo del contachilometri e le guarnizioni delle sacche. Spariscono le modanature dalle sacche laterali e del parafango.

Monta un fanale posteriore di generose dimensioni tutto in plastica rossa trasparente con catadiottro

incorporato e con visiera in plastica dello stesso colore del veicolo. Andando avanti con la produzione le scritte posteriori ed anteriori cambiano.

150 Sprint Veloce



1969

Trattamenti galvanici

Cromature: claxon, ghiera faro, linguette copripolvere antifurto, serratura porta attrezzi.

Zincatura: cavalletto e staffe, molla sospensione anteriore, ammortizzatore anteriore, bulloneria in genere, coperchietto selettore cambio.

Fosfatizzazione: ammortizzatore e

molla sospensione posteriore, molla cavalletto, bulloneria motore. *Lucidatura a specchio:* leva freno frizione, pedale freno, gancio cofano motore, crestina parafrangente, leva messa in moto, gancio borsa, leva rubinetto miscela, bordo scudo.

Acciaio inox: borchie corpimozzi e

listelli tappetino centrale.

Il numero del telaio si trova sul telaio nella parte posteriore sinistra sotto la sacca porta attrezzi.

Il numero del motore si trova sulla traversa motore all'altezza del tubo di scarico.

1 Particolare della scritta.

2 Particolare del manubrio con contachilometri, gemma spia, logo Piaggio e nuovo cerchio faro.

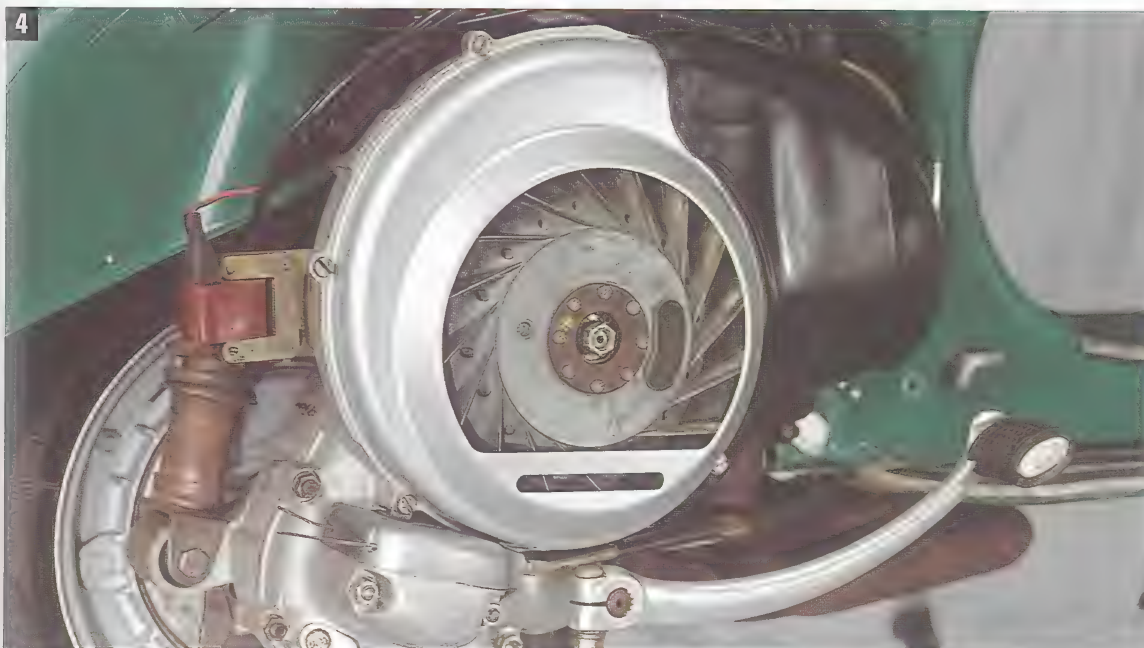


150 Sprint Veloce



3 Particolare della scritta posteriore e del nuovo fanale.

4 Vista del motore.



Caratteristiche



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VLB1T 0150001
(inizio produzione)
VLB1T 0368119
(fine produzione)

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sterzo, Sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; sospensioni anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	monocilindrico a due tempi, con distribuzione "rotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore.
Alesaggio:	mm 57
Corsa:	mm 57
Cilindrata:	cm ³ 145,45
Rapporto di compressione:	1/7,5
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a quattro velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio)
Frizione:	a dischi multipli. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	con bobina A.T. esterna, alimentata da apposita bobina del volano magnete
Freni:	ad espansione, con comando flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posterior
Ruote:	intercambiabili, con cerchi da 2.10 stampati in lamiera di acciaio e pneumatici 3,50 - 10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 7,7 (compresa riserva lt. 1,4 circa)
Consumo:	2,1 lt. di miscela ogni 100 Km
Velocità massima:	97 Km/h
Interasse ruote:	1200 mm
Larghezza max sul manubrio:	670 mm
Lunghezza max della moto:	1770 mm
Altezza max della moto:	1045 mm
Altezza minima pedana:	220 mm
Raggio di volta:	1400 mm
Peso totale a vuoto:	89 Kg

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Comando gas - 4. Commutatore-deviatore - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno post. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto miscela - 14. Tappo del serbatoio.

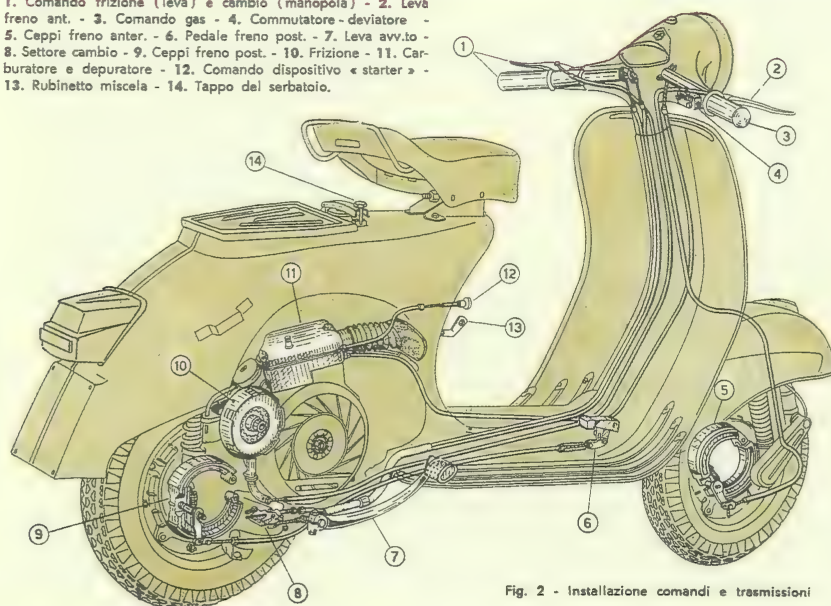


Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2

IMPIANTO ELETTRICO

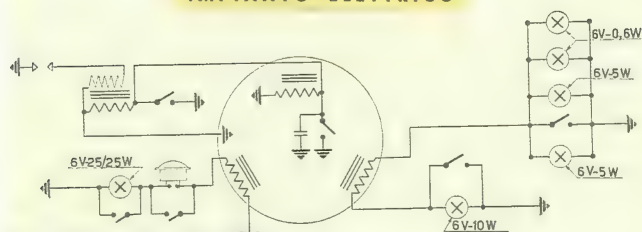


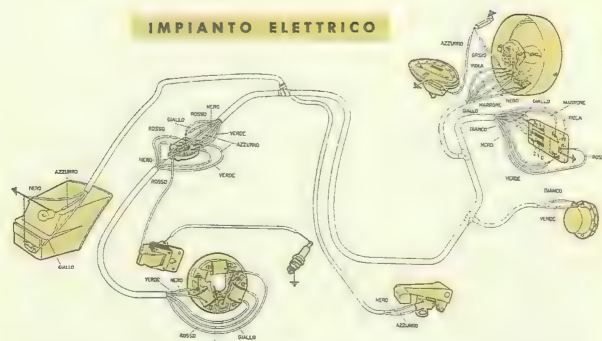
Fig. 22 - 23 - Installazione impianto elettrico sulla moto (pag. 42) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

Fig. 24 - Comandi dei dispositivi dell'impianto elettrico. Posizione del commutatore.

0 - 1 - 2 = Posizioni della levetta del commutatore;
0 = Luci spente;
1 = Luci di città e fanalino posteriore accesi;
2 = Luci del proiettore, luce di posizione anteriore e fanalino posteriore accesi.
A: Levetta di deviazione (Abbagl.; Anabbagliante)
B: Pulsante per avvisatore acustico.
M: Massa motore.

3

IMPIANTO ELETTRICO



L'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata a tensione 6 V. Le lampade sono da 6 V - 25/25 W (bi-luce per abbagliante e anabbagliante) e da 6 V - 5 W. (luce di città) sul proiettore anteriore, che ha forma circolare Ø 130; da 6 V - 5 W per le luci di posizione posteriore e della torce; 6 V - 10 W per la luce d'arresto; le lampade d'illuminazione contaghiometri e di spia luce proiettore, ambedue da 6 V - 0,6 W. Il volano è a 6 poli. Il clacson è del tipo a 6 V, per corrente alternata.

1969 150 Sprint Veloce



Colore:
Argento metallizzato
dal 1969
Codice Max Meyer:
1.268.0103

Colore:
Blu dal 1970
Codice Max Meyer:
1.298.7230

Colore:
Chiaro di luna metallizzato
dal 1971
Codice Max Meyer:
2.268.0108

Colore:
Rosso dal 1972
Codice Max Meyer:
1.298.5847

Colore:
Verde ascot dal 1973
Codice Max Meyer:
1.298.6307

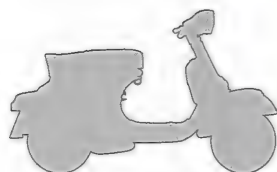
Colore:
Verde vallombrosa dal 1975
Codice Max Meyer:
1.298.6590

Colore:
Colore blu marine dal 1976
Codice Max Meyer:
1.298.7275

Colore:
Grigio Polaris
Codice Max Meyer:
1.268.8200

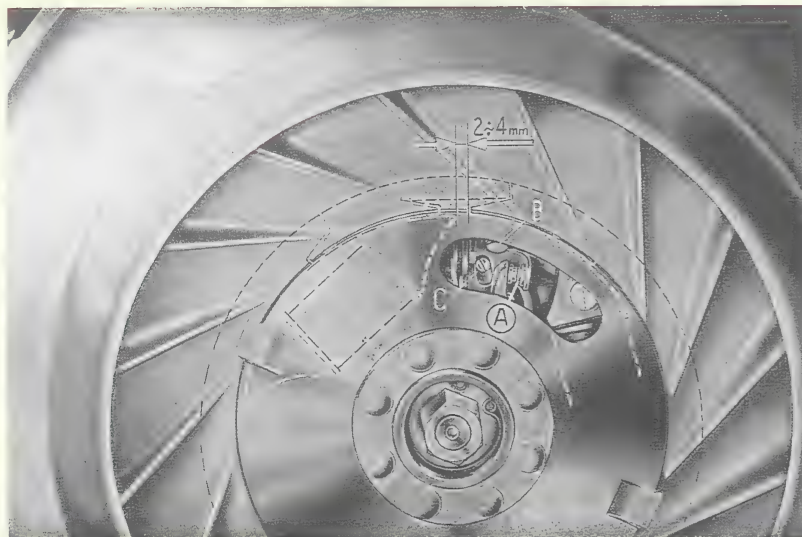
Cerchi ruote, tamburi, mozzo
anteriore, tubo sterzo,
copriventola cilindro

Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983



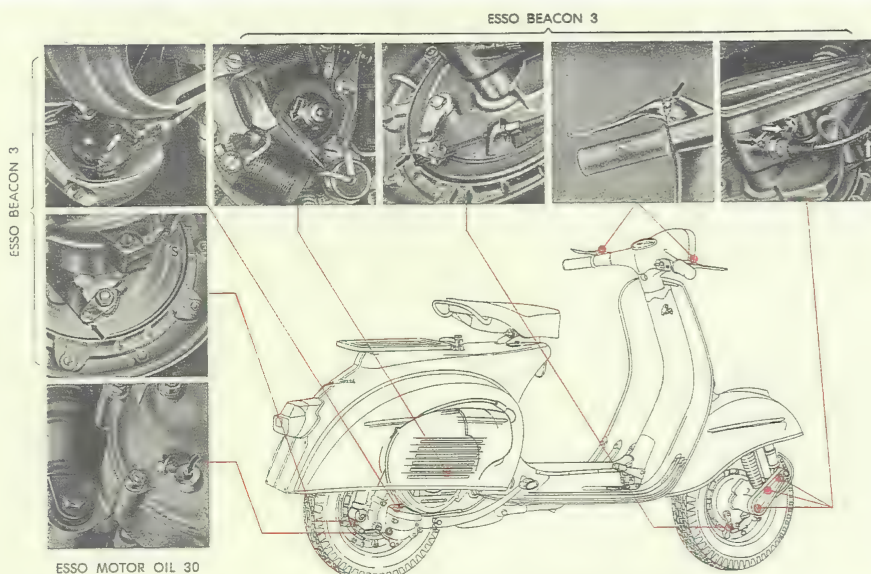
**Antiruggine
interno telaio:**
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

4



Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

5



ESSO MOTOR OIL 30

Fig. 18 - Schema della lubrificazione

N. B. - Nel 2.o dettaglio (sulla sinistra della figura) è indicato con la lettera «S» il foro di scarico olio motore.

Lubrificazione.

1969

Vespa **125GTR**



1969

Motore

Uguale al modello 150 Sprint
Veloce con alesaggio inferiore.

Telaio

Uguale al modello 150 Sprint
Veloce.

Trattamenti galvanici

Uguali al modello 150 Sprint
Veloce.

Il numero del telaio si trova sul
telaio nella parte posteriore sinistra
sotto la sacca porta attrezzi.

Il numero del motore si trova sulla
traversa motore all'altezza del tubo
di scarico.



**125
GTR**



1969

- 1 Manubrio e relativi comandi.
- 2 Scritta posteriore.



125 GTR



3 Scritta anteriore.

Caratteristiche



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

Dato matricolare:
 VNL2T 100001
 (inizio produzione)
 VNL2T 151788
 (fine produzione)

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sterzo, Sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; sospensioni anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	a due tempi con distribuzione "rotante"
Alesaggio:	mm 52,5
Corsa:	mm 57
Cilindrata:	cm ³ 123,4
Rapporto di compressione:	1/7,8
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a quattro velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio)
Frizione:	a dischi multipli. Comando a mezzo leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	con bobina A.T. esterna, alimentata da apposita bobina del volano magnetico
Freni:	ad espansione, con comando flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posteriore
Ruote:	intercambiabili, con cerchi da 2.10" stampati in lamiera di acciaio e pneumatici 3,50 - 10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 7,7 (compresa riserva lt. 1,4 circa)
Consumo:	2,1 lt. di miscela ogni 100 Km
Velocità massima:	93 Km/h
Interasse ruote:	1200 mm
Larghezza max sul manubrio:	670 mm
Lunghezza max della moto:	1770 mm
Altezza max della moto:	1045 mm
Altezza minima pedana:	220 mm
Raggio di volta:	1400 mm
Peso totale a vuoto:	89 Kg circa

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Comando gas - 4. Commutatore-deviatore - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno post. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto miscela - 14. Tappo del serbatoio.

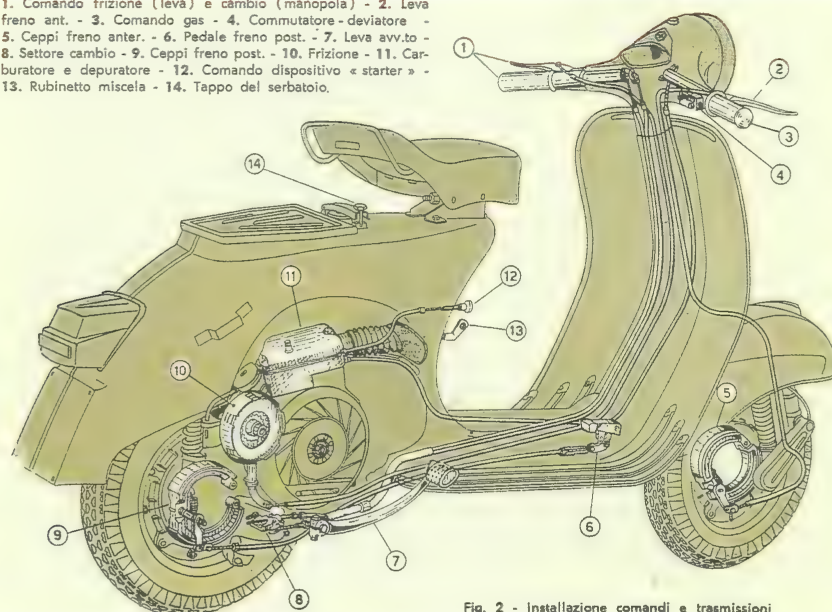


Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2

IMPIANTO ELETTRICO

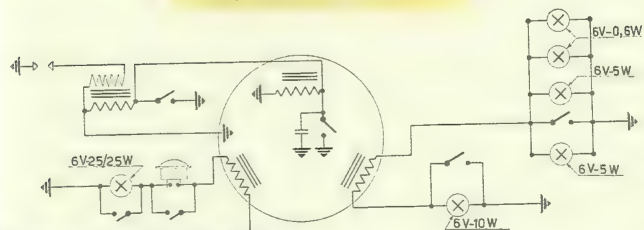
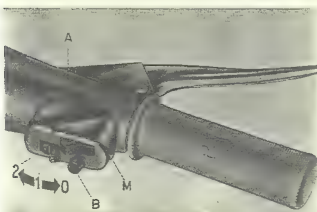


Fig. 22-23 - Installazione impianto elettrico sulla moto (pag. 42) e schema dei collegamenti (fig. della presente pagina).

Fig. 24 - Comandi dei dispositivi dell'impianto elettrico. Posizione del commutatore.

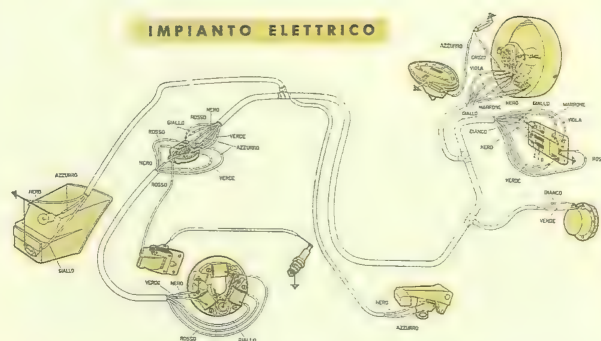
0 - 1 - 2 = Posizioni della levetta del commutatore;
0 = Luci spente;
1 = Luci di città e fanalino posteriore accese;
2 = Luci del proiettore, luce di posizione anteriore e fanalino posteriore accesi.

A: Levetta di deviazione (Abbagli.; Anabbagliante)
B: Pulsante per avvisatore acustico.
M: Massa motore.



3

IMPIANTO ELETTRICO



L'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata a tensione 6 V. Le lampade sono da 6 V - 25/25 W (bi-luce per abbagliante e anabbagliante) e da 6 V - 5 W. (luce di città) sul proiettore anteriore, che ha forma circolare Ø 130; da 6 V - 5 W per le luci di posizione posteriore e della targa; 6 V - 10 W per la luce d'arresto; le lampade d'illuminazione contachilometri e di spia luce proiettore, ambedue da 6 V - 0,5 W. Il volano è a 6 poli. Il clacson è del tipo a 6 V, per corrente alternata.

1969 125 GTR



Colore:
Chiaro di luna metallizzato
dal 1969

Codice Max Meyer:
2.268.0108

Colore:
Rosso corallo dal 1971
Codice Max Meyer:
1.298.5811

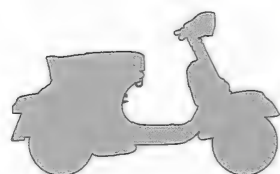
Colore:
Blu dal 1972
Codice Max Meyer:
2.298.7230

Colore:
Azzurro Cina dal 1973
Codice Max Meyer:
1.298.7402

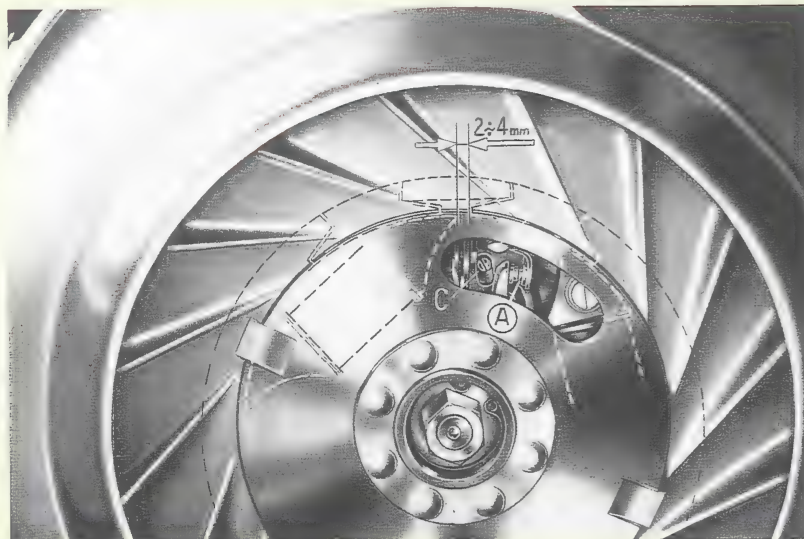
Colore:
Grigio Polaris
Codice Max Meyer:
1.268.8200

Cerchi ruote, tamburi, mozzo
anteriore, tubo sterzo,
copriventola cilindro

Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983



**Antiruggine
interno telaio:**
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M



Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

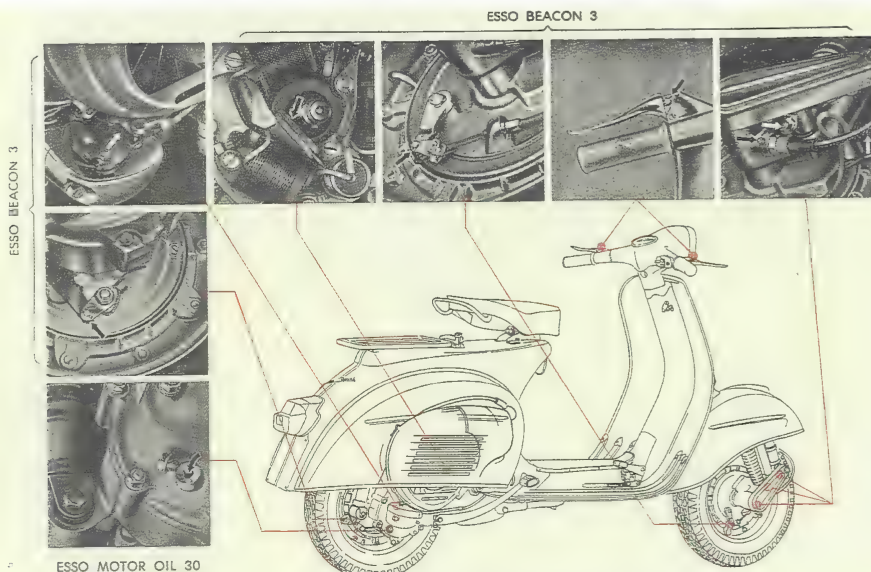


Fig. 18 - Schema della lubrificazione

N. B. - Nel 2.o dettaglio (sulla sinistra della figura) è indicato con la lettera «S» il foro di scarico olio motore.

Lubrificazione.

1969

Vespa **50** Special



1969
1972
1975

Motore

Uguale alla Vespa 50 L.
Monta il carburatore Dellorto SHB 16/12.

Telaio

Monta i tamburi freno autoventilati e i pneumatici da 9".
La modifica più appariscente è este-

tica: il faro è rettangolare di nuovo disegno con ghiera in acciaio inox e vano contachilometri di grande dimensione rettangolare chiuso con tappo nero in plastica. Il copristerzo in plastica nera con fregio centrale in alluminio anticorodal è arricchito nella parte bassa dal nuovo logo esagonale Piaggio serigrafato.

Anche il fanalino posteriore cambia, diventa di forma rettangolare con il riparo superiore di colore nero coordinato con il copristerzo. Dal telaio n. V5B1T 1001 (1972) monta la ruota da 3.00.10 con tamburo autoventilato in alluminio e anello riportato in ghisa (come la Vespa Primavera).



Il copristerzo diventa di colore grigio metallizzato così come il riparo del fanalino posteriore. Il cambio rimane sempre a 3 velocità. Dal telaio V5B3T 1101 (1975) il veicolo pur rimanendo uguale nell'aspetto, subisce una modifica notevole alla meccanica montando il cambio con la 4ª velocità.

Trattamenti galvanici

Sono gli stessi delle Vespa 50 già trattate.

Il numero del motore e il numero del telaio sono nella stessa posizione del modello precedente.



1 Vista posteriore del nuovo fanalino. Nelle prime serie, sotto il fanalino, sono presenti quattro fori chiusi da tappini in plastica grigia.



2 Vista del nuovo manubrio.

1969
1972
1975

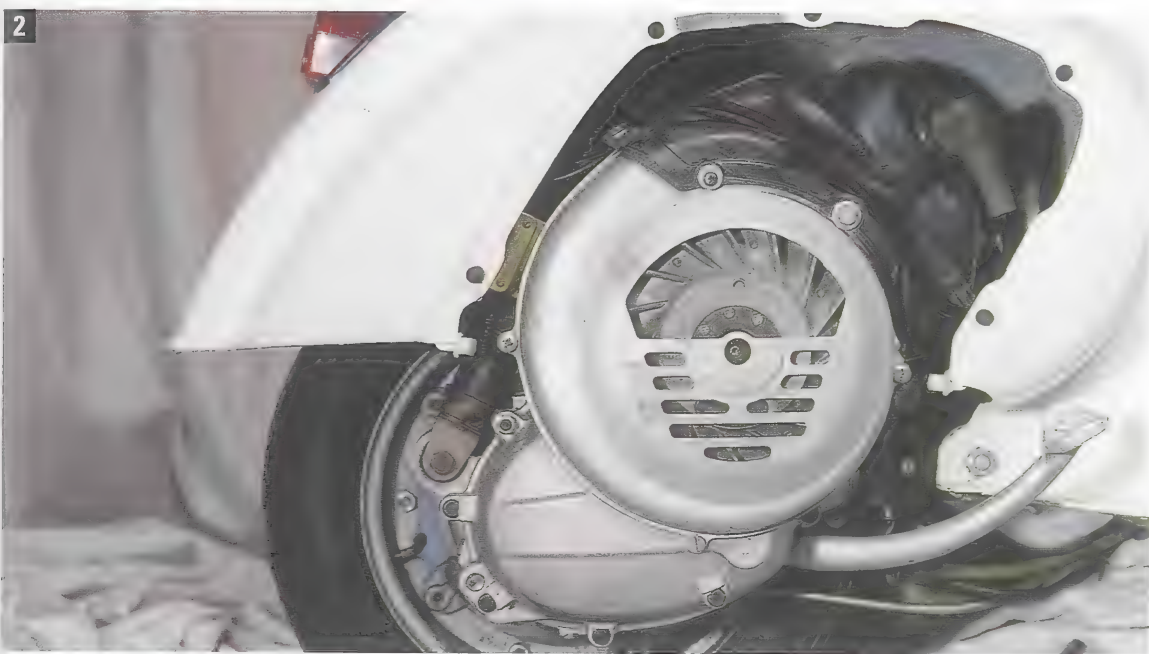
**Ultima versione della Vespa 50 Special
cambio a quattro velocità**



50 Special



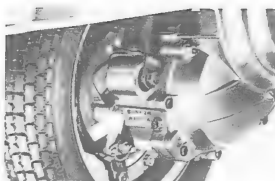
1 Vista del manubrio con il cambio a quattro velocità.



2 Vista del motore e della ruota da 10".

1969
1972
1975

Caratteristiche



Posizione numero motore



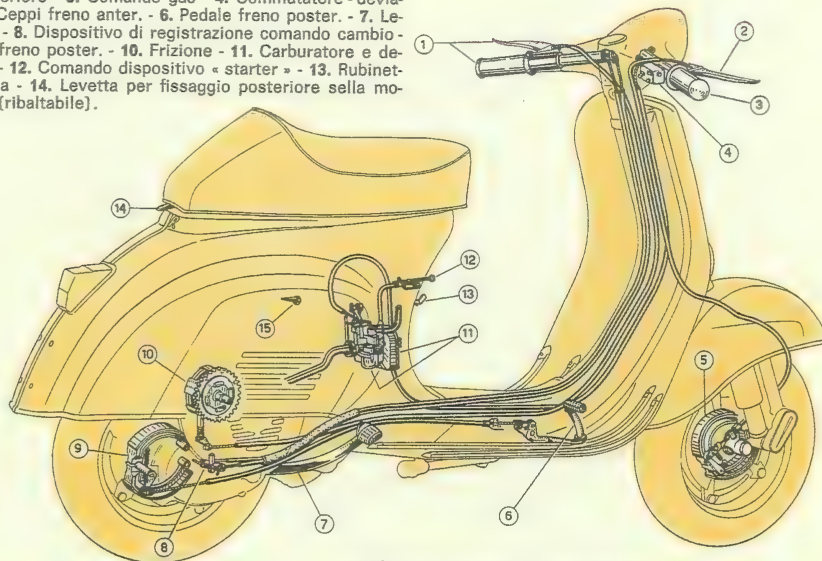
Posizione numero telaio

Dato matricolare:
Special 50 con ruote da 9"
V5A2T 1001
(inizio produzione)
V5A2T 96013
(fine produzione)
Special 50 con ruote da 10"
V5B1T 1001
(inizio produzione)
V5B1T 95671
(fine produzione)
Special 50 con ruote da 10"
4 velocità
V5B3T 1001
(inizio produzione)
V5B3T 565056
(fine produzione)

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata.
Sterzo, Sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; per quanto riguarda le sospensioni, è da notare che la posteriore è dotata anche di ammortizzatore idraulico. Sulla Vespa 50 Special è di tipo idraulico anche l'ammortizzatore anteriore.
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore
Alesaggio:	mm 38,4
Corsa:	mm 43
Cilindrata:	cm ³ 49,77
Rapporto di compressione:	9:1
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio) (4 marce dal motore V5A4M)
Frizione:	a dischi multipli, sul secondario. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. del volano magnete
Illuminazione:	l'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 4 poli). I gruppi utilizzatori sono: il proiettore anteriore a forma circolare Ø 105 sulla Vespa 50; a forma trapezoidale sulla Vespa 50 Special, con 2 lampade da 15W. Il fanalino posteriore a luce rossa con lampade da 5W. L'avvisatore acustico.
Freni:	ad espansione, con trasmissione flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posteriore
Ruote:	cerchi ruota da 2.10 - 10" e pneumatici 3.00 - 10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 5,2 (compresa riserva lt. 1 circa)
Consumo:	1 lt. di miscela ogni 70 Km/h
Velocità massima:	secondo le prescrizioni vigenti
Interasse ruote:	1180 mm
Larghezza max sul manubrio:	630 mm
Lunghezza max della moto:	1655 mm
Altezza max della moto:	1000 mm
Altezza minima pedana:	230 mm
Peso totale a vuoto:	69 Kg

1

1. Comandi frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno anteriore - 3. Comando gas - 4. Commutatore - deviatore - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno poster. - 7. Leva avv.to - 8. Dispositivo di registrazione comando cambio - 9. Ceppi freno poster. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto benzina - 14. Levetta per fissaggio posteriore sella monoposto (ribaltabile).



Installazione comandi e trasmissioni

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2

Fig. 21 - Schema dei collegamenti elettrici della Vespa 50.

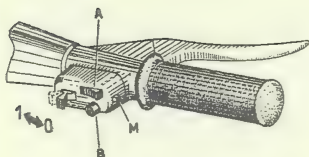
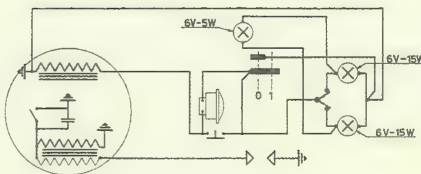


Fig. 22 - Posizioni del commutatore

0. Tutto spento - 1. Luci del proiettore e fanalino - A. Deviatore per luci proiettore - B. Pulsante per clacson - M. Pulsante di massa motore.

3

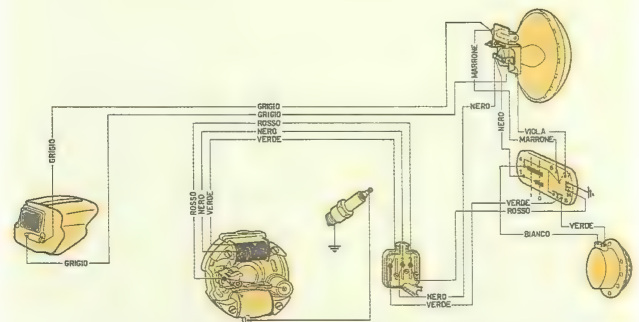
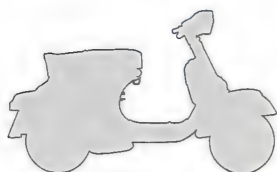


Fig. 20 - Schema installazione impianto elettrico Vespa 50

N. B. - Sulle Vespa 50 « Special », lo schema d'installazione dell'impianto elettrico presenta le seguenti varianti rispetto alle illustrazioni delle figure:

- Il cavetto grigio porta corrente alla lampada del fanalino poster, anziché collegarsi sul faro si innesta sul cavetto bianco interposto tra commutatore e clacson.
- Il secondo cavetto grigio è eliminato (il portalampe del fanalino ha uno dei morsetti collegato a massa).
- Il cavetto verde proveniente dalla presa B. T. è collegato direttamente al clacson.

1969 50 Special



Colore:
Chiaro di luna metallizzato
Codice Max Meyer:
2.268.0108

Colore:
Giallo cromo
Codice Max Meyer:
1.298.2933

Colore:
Rosso corallo
Codice Max Meyer:
1.298.5811

Colore:
Biancospino dal 1972
Codice Max Meyer:
1.298.1715

Colore:
Rosso dal 1972
Codice Max Meyer:
1.298.5847

Colore:
Rosso corsa dal 1973
Codice Max Meyer:
1.298.5806

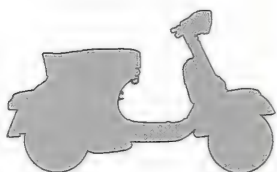
Colore:
Rosso Katmandu dal 1975
Codice Max Meyer:
1.298.5875

Colore:
Rosso Tenerife dal 1975
Codice Max Meyer:
1.298.5870

Colore:
Rosso corallo dal 1976
Codice Max Meyer:
1.298.5880

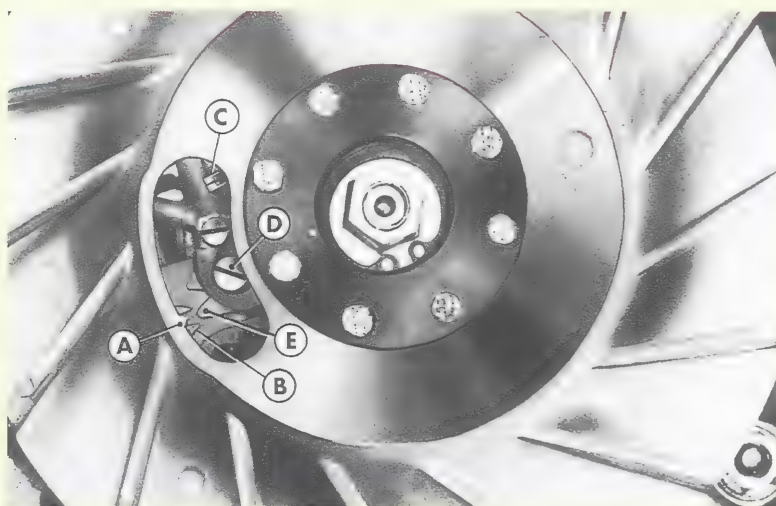
Cerchi ruote, tamburi, mozzo
anteriore, tubo sterzo,
copriventola cilindro

Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983



**Antiruggine
interno telaio:**
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M

4



Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

5

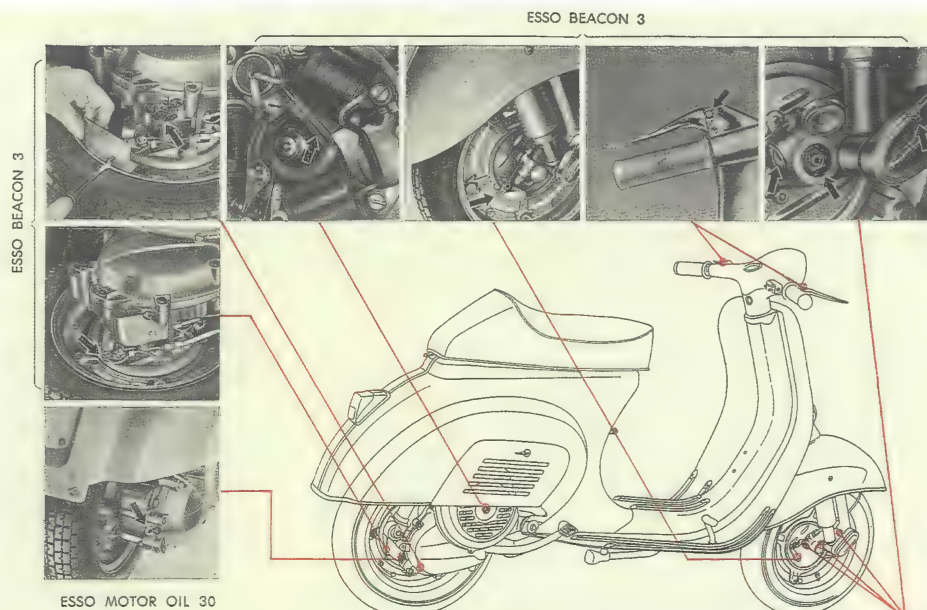


Fig. 17 - Schema della lubrificazione

Lubrificazione.

1969 50R

Motore

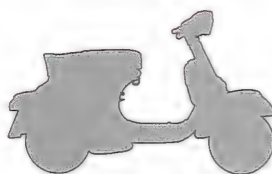
È lo stesso dell'ultima serie della Vespa 50 L.

Telaio

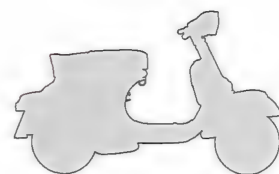
Nel 1969 inizia la produzione della Vespa 50 R che è la Vespa N ultima serie sempre con ruote da 9" ma con tamburi autoventilati come la Vespa Special 1ª serie. La produzione continuerà invariata fino al 1983.

Trattamenti galvanici

Sono gli stessi della Vespa 50 N. Il numero del motore e il numero del telaio sono nella stessa posizione del modello precedente.



**Antiruggine
interno telaio:**
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M



Colore:
Chiaro di luna metallizzato
dal 1970
Codice Max Meyer:
2.268.0108

Colore:
Giallo positano dal 1970
Codice Max Meyer:
1.298.2902

Colore:
Turchese dal 1970
Codice Max Meyer:
1.298.7240

Colore:
Giallo cromo dal 1972
Codice Max Meyer:
1.298.2933

Colore:
Blu dal 1972
Codice Max Meyer:
1.298.7490

Colore:
Arancio dal 1973
Codice Max Meyer:
1.298.4907

Colore:
Azzurro Cina dal 1973
Codice Max Meyer:
1.298.7402

Colore:
Amaranto dal 1974
Codice Max Meyer:
1.298.5835

Colore:
Blu dal 1974
Codice Max Meyer:
1.298.7450

Colore:
Beige Versailles dal 1975
Codice Max Meyer:
1.298.2580

Colore:
Rosso corsa dal 1975
Codice Max Meyer:
1.298.5806

Colore:
Blu marine dal 1976
Codice Max Meyer:
1.298.7275

Colore:
Giallo Texas dal 1976
Codice Max Meyer:
1.298.2935

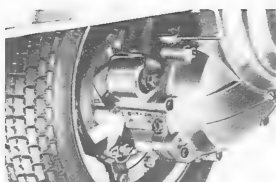
Cerchi ruote, tamburi, mozzo anteriore, tubo sterzo, coprivotola cilindro

Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983

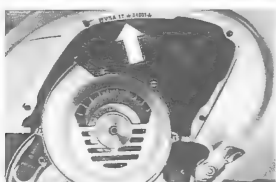


1969 50R

Caratteristiche



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

Dato matricolare:
V5A1T 700001
(inizio produzione)
V5A1T 938761
(fine produzione)

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sterzo, Sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; per quanto riguarda le sospensioni, è da notare che la posteriore è dotata anche di ammortizzatore idraulico
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore
Alesaggio:	mm 38,4
Corsa:	mm 43
Cilindrata:	cm ³ 49,77
Rapporto di compressione:	9:1
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi sempre in presa. Comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione (estremità sinistra del manubrio)
Frizione:	a dischi multipli, sul secondario. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo di bobina A.T. del volano magnete
Illuminazione:	l'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 4 poli). I gruppi utilizzatori sono: il proiettore anteriore a forma circolare Ø 105 sulla Vespa 50; a forma trapezoidale sulla Vespa 50 Special, con 2 lampade da 15W. Il fanalino posteriore a luce rossa con lampade da 5W. L'avvisatore acustico.
Freni:	ad espansione, con trasmissione flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posteriore
Ruote:	intercambiabili, con cerchi da 1,57 - 9" in lamiera di acciaio. pneumatici 2.3/4 - 9"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 5,2 (compresa riserva lt. 1 circa)
Consumo:	1 lt. di miscela ogni 70 Km
Velocità massima:	secondo le prescrizioni vigenti
Interasse ruote:	1180 mm
Larghezza max sul manubrio:	610 mm
Lunghezza max della moto:	1630 mm
Altezza max della moto:	980 mm
Altezza minima pedana:	210 mm
Peso totale a vuoto:	67,5 Kg

1969

Vespa **50** Elestart



1969
1972

Motore

È uguale a quello della Special con la sola differenza che non ha la messa in moto a pedale ma uno statore Bosch che fa da dinamo motore per l'avviamento elettrico.

Per l'alimentazione vengono montate due batterie da 6V nella parte posteriore sinistra in un vano appo-

sito con sportellino delle stesse dimensioni dello sportello motore, ma senza feritoie.

Le batterie sono montate in serie in quanto l'impianto elettrico è a 12 Volt.

La sequenza dei modelli è la stessa del precedente modello Special.

Trattamenti galvanici

Sono gli stessi delle Vespa 50 già trattate.

Il numero del motore e il numero del telaio sono nella stessa posizione del modello precedente.



50 Elestart



1969
1972

- 1 Scritta posteriore.
- 2 Alloggiamento batterie.



50 Elestart



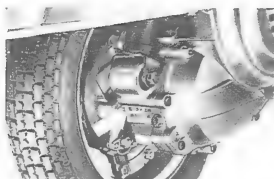
3 Contachilometri di serie e quadro accensione.

4 Scritta anteriore.



1969 1972

Caratteristiche



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

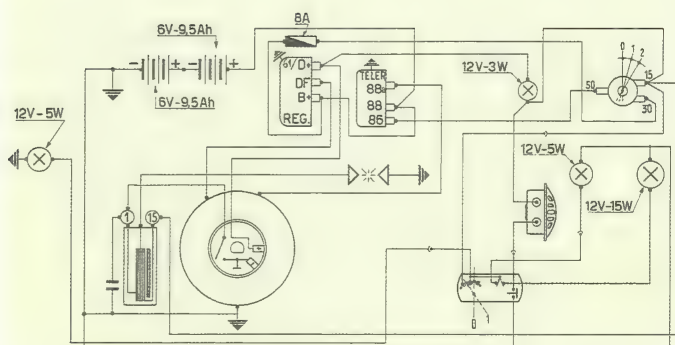
Dato matricolare:
3 velocità Ruote da 9"
 V5A3T 1001
 (inizio produzione)
 V5A3T 5708
 (fine produzione)
3 velocità Ruote da 10"
 V5B2T 1001
 (inizio produzione)
 V5B2T 3667
 (fine produzione)
4 velocità Ruote da 10"
 V5B4T 1001
 (inizio produzione)
 V5B4T 1533
 (fine produzione)

Telaio:	a carrozzeria portante in lamiera di acciaio stampata e saldata
Sospensioni:	anteriore a levetta oscillante, con molla elicoidale e ammortizzatore teleidraulico a doppio effetto; posteriore con molla elicoidale e ammortizzatore teleidraulico a doppio effetto; posteriore a molla elicoidale con ammortizzatore coassiale idraulico, pure a doppio effetto
Motore:	monocilindrico orizzontale a due tempi con raffreddamento ad aria forzata, distribuzione regolata dall'albero motore, con luci incrociate e pistone a testa piatta
Alesaggio:	mm 38,4
Corsa:	mm 43
Cilindrata:	cm ³ 49,7
Rapporto di compressione:	1/7,2
Cambio di marcia:	in blocco, a tre rapporti, comandato da manopola girevole alla sinistra del manubrio, abbinata alla leva della frizione
Frizione:	a dischi multipli di acciaio e di materiali d'attrito, in bagno d'olio
Accensione:	dinamotore da 16V calettato alla destra dell'albero motore
Impianto elettrico:	alimentato dal dinamotore e da due batterie 6V-9,5 Ah collegate in serie. Faro anteriore con lampada anabbagliante 12V-15W e lampada luce città 12V-15W. Fanalino posteriore a luce rossa con lampada 12V-5W
Freni:	a tamburo centrale in ghisa, diametro utile 125 mm (anteriore) e 135 mm (posteriore), larghezza guarnizioni 17 mm
Ruote e pneumatici:	ruote a sbalzo intercambiabili con cerchi scomponibili in lamiera stampata da 1,75 x 9" e pneumatici 2.3/4 x 9" pressione di gonfiaggio 1,3 (anteriore); 2,25 (posteriore)
Serbatoio miscela:	lt. 5,6 (di cui riserva lt. 1 circa)
Consumo:	1 lt. di miscela ogni 65 Km
Velocità massima:	40 Km/h
Interasse ruote:	1175 mm
Larghezza max sul manubrio:	610 mm
Lunghezza max della moto:	1655 mm
Altezza max della moto:	980 mm
Altezza minima pedana:	210 mm
Peso totale a vuoto:	75 Kg

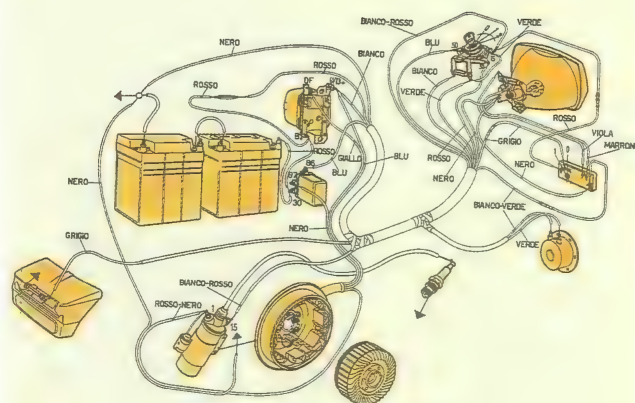
Il diagramma illustra la disposizione dei componenti elettrici su una motocicletta. I numeri 1-15 indicano le seguenti parti:

- 1. Comandante gas
- 2. Commutatore - deviatore
- 3. Pedale freno anteriore
- 4. Dispositivo di registrazione comando cambio - freno posteriore
- 5. Levetta
- 6. Frizione
- 7. Carburatore e deviatore
- 8. Comandante dispositivo « starter »
- 9. Rubinetto
- 10. Levetta per fissaggio posteriore sella
- 11. Mo-ribaltabile
- 12. Mo-ribaltabile
- 13. Mo-ribaltabile
- 14. Mo-ribaltabile
- 15. Mo-ribaltabile

2



3



143

1969 1972 50 Elestart



Colore:

Blu

Codice Max Meyer:

1.298.7490

Colore:

Giallo cromo

Codice Max Meyer:

1.298.2933

Colore:

Biancospino

Codice Max Meyer:

1.298.1715

Colore:

Rosso

Codice Max Meyer:

1.298.5847

Colore:

Chiaro di luna metallizzato

Codice Max Meyer:

2.268.0108

Colore:

Rosso corsa

Codice Max Meyer:

1.298.5806

Colore:

Rosso Katmandu

Codice Max Meyer:

1.298.5875

Colore:

Rosso corallo

Codice Max Meyer:

1.298.5880

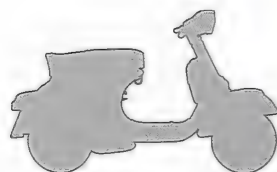
Cerchi ruote, tamburi, mozzo anteriore, tubo sterzo, copriventola cilindro

Colore:

Alluminio

Codice Max Meyer:

1.268.0983



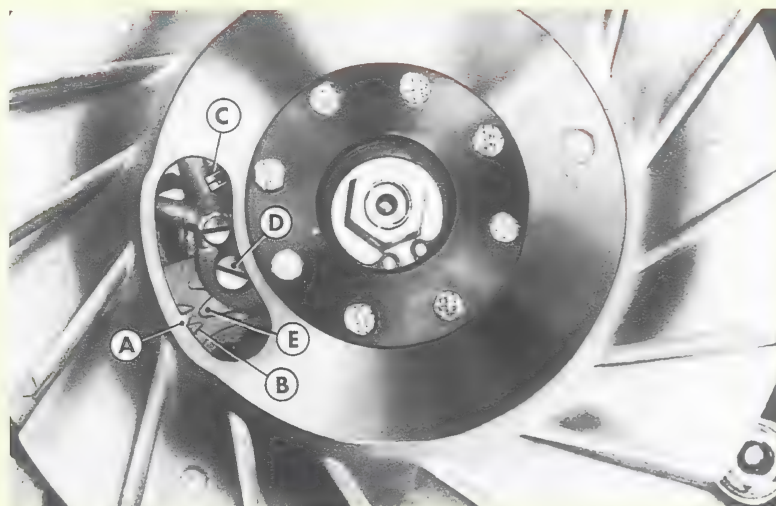
Antiruggine

interno telaio:

Grigio

Codice Max Meyer:

8012M



Controllo della "fasatura magnetica" e registrazione contatti.

ESSO BEACON 3

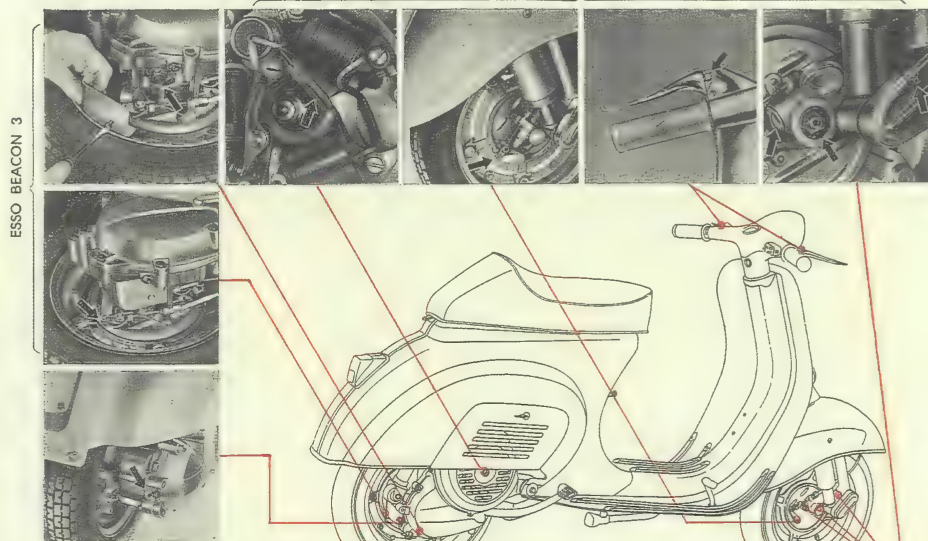


Fig. 17 - Schema della lubrificazione

Lubrificazione.

1972

Vespa **200** Rally



1972

Motore

Il motore è quello della Vespa Rally 180 maggiorato a 198 cc, modificando il carter per alloggiare un nuovo cilindro. È dotato di accensione elettronica marca Femsa. La modifica comporta nuovi rapporti al cambio per l'utilizzazione della nuova potenza che è di 10 CV.

Anche la marmitta è di nuova foggia.

Telaio

Il telaio non si scosta di molto da quello del modello 180 come colorazione e finiture. Striscie adesive di colore bianco (su tutti i colori) ornano le due sacche laterali e il

parafango. La sacca posteriore sinistra porta la scritta "Elettronic".

Nei primi tipi lo spegnimento del motore è affidato ad un pulsante di massa nel telaio nella parte sottostante la sella sopra il rubinetto della benzina; tale particolare fa ricordare la Vespa 98.

Successivamente viene dotato di



chiave il comando accensione e luci sulla parte superiore del faro. Sopra il fanalino posteriore è posta una targhetta in alluminio con la scritta "Vespa 200". La scritta anteriore è di nuova grafica, il riparo del fanale posteriore è nero opaco per tutti i colori.

La Rally 200 Electronic a richiesta

poteva essere fornita con la pompa per la lubrificazione separata e relativo serbatoio dell'olio. La miscelazione tra la benzina normale e l'olio avviene nel diffusore del carburatore, a monte della valvola del gas di tipo a saracinesca. L'olio viene inviato nel carburatore da un'apposita pompa, costruita dalla stessa

Piaggio e comandato dall'albero motore mediante ingranaggi. La portata di questa pompa varia in funzione dei giri del motore e dell'apertura della valvola del gas, la percentuale di olio miscelato con la benzina e inviata al motore oscilla così da un minimo di 1,5 ad un massimo del 3%. Il funzionamento di

200 Rally



1972

questa pompa, denominata dalla Piaggio "gruppo miscelatore" è illustrato dal disegno 5 di pag. 149. È dotata di un serbatoio olio con tappo integrato nel serbatoio della benzina. La spia del livello olio sporge sotto il rubinetto della benzina sul lato destro. Per la prima volta è stata montata sui modelli

150 Sprint e Super con la denominazione "automatic fuelmix" solo per i mercati stranieri, specialmente per gli USA.

Trattamenti galvanici

Sono gli stessi della Vespa 180 Rally. Il numero di telaio è nella parte posteriore destra all'altezza dell'ammortizzatore.

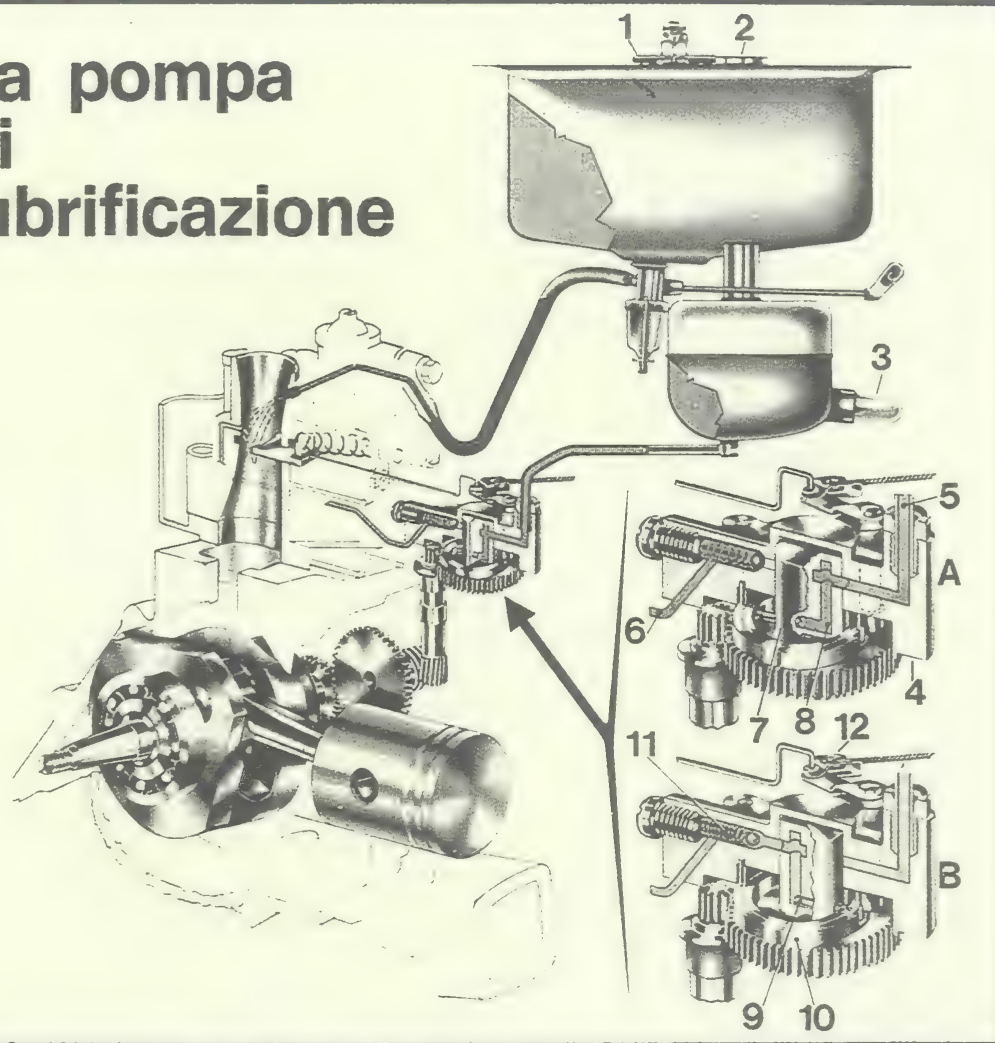
Il numero di motore è all'altezza del collettore di scarico.

- 1 Targhetta posteriore e coperchio fanale nero opaco.
- 2 Vista del manubrio con blocchetto accensione.
- 3 Nuova marmitta.
- 4 Scritta "Vespa" parte anteriore.



5

La pompa di lubrificazione



- 5 A: fase di aspirazione;
B: fase di mandata; 1:
tappo del serbatoio
benzina; 2: tappo del
serbatoio olio; 3: spia
riserva olio; 4: scatola
della pompa; 5: tubo
di arrivo olio; 6: tubo
di mandata olio; 7:
terminale ingranaggio
miscelatore; 8: tubo
interno rotante; 9:
pistone del
miscelatore; 10: anello
eccentrico; 11: valvola
mandata olio; 12:
dispositivo di
comando.

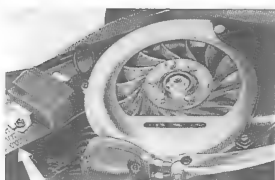
1972

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata; è completata, per le funzioni protettive, dai cofani laterali e dal parafango
Sterzo, Sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; sospensioni anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante" e con travaso a tre luci
Alesaggio:	mm 66,5
Corsa:	mm 57
Cilindrata:	cm ³ 197,97
Rapporto di compressione:	1/8,2
Messa in moto:	con leva a pedale
Frizione:	a dischi multipli.
Accensione:	per mezzo di un gruppo elettronico con bobina A.T. incorporata, collegato alle tre uscite del volano
Illuminazione:	L'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata (volano magnete a 6 poli, tensione nominale 6 V). I comandi (levette di commutazione e di deviazione e pulsante per clacson) sono accentrati sul commutatore, posto sul lato destro del manubrio. Il pulsante di arresto motore è invece alloggiato sulla scocca sotto il gancio porta borsa. I gruppi utilizzati sono: - Il proiettore anteriore, Ø 130, con lampada biluce da 25/25 W (abb. e anabb.) e lampada da 5 W (luce di città); - Il fanalino posteriore con catarinfrangente e lampade da 5 W (luce rossa e luce targa) e da 10 W (luce STOP, comandata dal pedale freno); - Le lampade d'illuminazione contachilometri e di spia luce proiettore, ambedue da 6 V - 0,6. - L'avvisatore acustico
Freni:	meccanici, ad espansione, a pedale (posteriore) e a mano (anteriore)
Ruote:	intercambiabili, con cerchi da 2.10" in lamiera di acciaio. Pneumatici 3,50 - 10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 8,2 (compresa riserva lt. 1,8 circa)
Consumo:	3 lt. di miscela ogni 100 Km
Velocità massima:	110 Km/h
Interasse ruote:	1230 mm
Larghezza max sul manubrio:	690 mm
Lunghezza max della moto:	1770 mm
Altezza max della moto:	1070 mm
Altezza minima pedana:	130 mm
Raggio di volta:	1400 mm
Peso totale a vuoto:	103 Kg circa (con ruota di scorta)



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VSE1T 001001
(inizio produzione)
VSE1T 0042275
(fine produzione)

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Manopola com. gas - 4. Deviatore luci con pulsante per claxon - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno poster. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Depuratore e carburatore - 12. Comando dispositivo «starter» - 13. Rubinetto miscela - 14. Pulsante per ribaltamento sella - 15. Tappo del serbatoio miscela - M: Pulsante di massa per arresto motore.

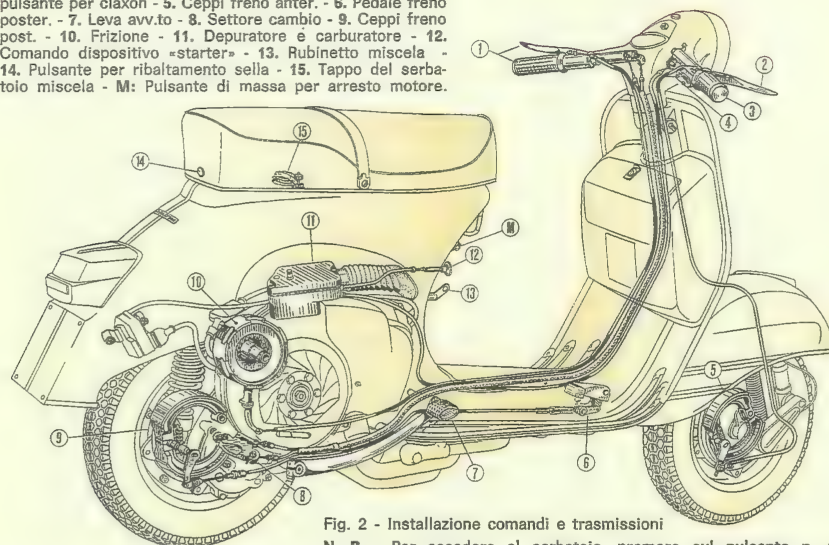


Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

N. B. - Per accedere al serbatoio, premere sul pulsante n. 14 in modo da sganciare la sella; ribaltare quindi la sella verso l'alto.

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2

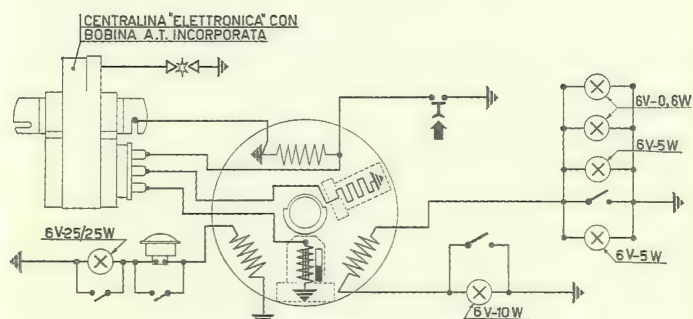


Fig. 24 - Schema elettrico dei collegamenti

AVVERTENZA:

Una particolarità dell'impianto è quella di avere tutti i carichi (lampade e avvisatore acustico) collegati in serie rispetto alle bobine del volano, mentre i dispositivi di commutazione sono in derivazione rispetto ad essi; pertanto l'accensione delle luci ed il funzionamento dell'avvisatore acustico avvengono per apertura (anziché per chiusura) dei relativi contatti di comando.

3

N. B. - Il connettore «A» di collegamento cavetti del volano con la centralina elettronica è provvisto di punti-colore corrispondenti ai cablaggi su di esso effettuati.

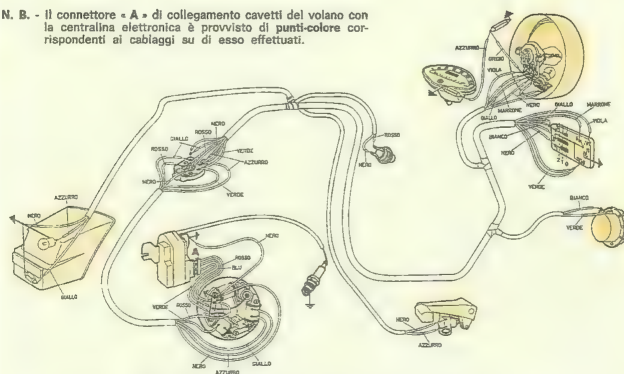


Fig. 23 - Installazione impianto elettrico sulla moto.

AVVERTENZA - Ad evitare danneggiamenti della centralina elettronica, non distaccare i cavetti dalla presa B. T. con il motore funzionante.

1972 200 Rally



Colore:

Chiaro di luna metallizzato
Codice Max Meyer:
2.268.0108

Colore:

Rosso corsa
Codice Max Meyer:
1.298.5806

Colore:

Rosso lacca
Codice Max Meyer:
1.298.5895

Colore:

Rosso Katmandu
Codice Max Meyer:
1.298.5875

Colore:

Grigio polaris
Codice Max Meyer:
1.268.8200

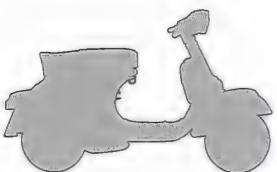
Colore:

Rosso corallo
Codice Max Meyer:
1.298.5880

Cerchi ruote, tamburi, mozzo
anteriore, tubo sterzo,
copriventola cilindro

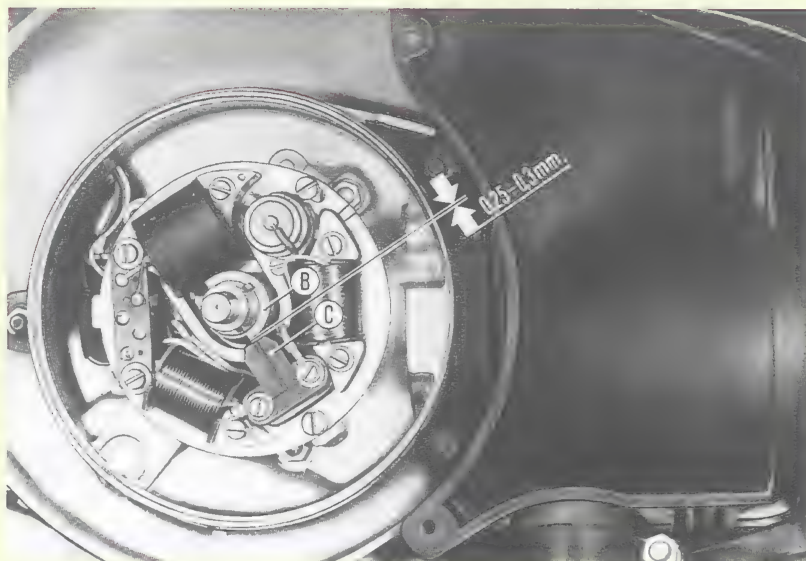
Colore:

Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983



**Antiruggine
interno telaio:**

Grigio
Codice Max Meyer:
8012M



Controllo del gioco tra camma e pick-up.

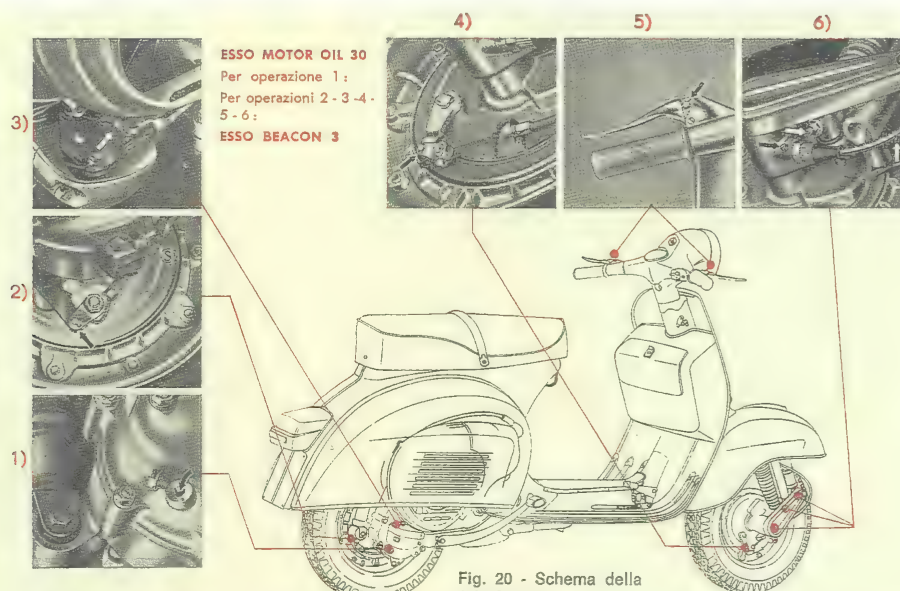


Fig. 20 - Schema della
lubrificazione

N. B. - Nel 2.o dettaglio (sulla sinistra della figura) è indicato con la lettera «S» il foro di scarico olio motore. Lubrificazione.

1975

Vespa **125TS**



1975

Motore

Il motore del 125 è stato incrementato nella potenza, con alcune modifiche.

È stato introdotto il terzo travaso. Il filtro dell'aria e la marmitta sono quelli montati sulla 150 Sprint Veloce.

Le prestazioni sono aumentate in

special modo in accelerazione.

Telaio

La Vespa con sigla T.S. (Turismo Speciale) vede nel telaio le maggiori modifiche e ha molte analogie con il modello 200 Rally.

Il bauletto è dietro lo scudo. La ruota di scorta è alloggiata sotto il cofano

nella parte posteriore sinistra.

Anche il sellone è leggermente modificato rispetto al precedente.

Compare come per gli altri modelli la scritta "Vespa" lineare di nuovo disegno nella parte anteriore. Nella parte posteriore sopra il fanalino è posta la targhetta in alluminio con la scritta "125 T.S.".



Trattamenti galvanici

Sono gli stessi della Vespa 200 Rally, ad eccezione della molla sospensione anteriore che è zincata.

Il numero di telaio è nella parte posteriore destra all'altezza dell'ammortizzatore.

Il numero di motore è all'altezza del collettore di scarico.

125TS



1975

- 1 Nuovo contachilometri scalato a 120.
- 2 Alloggiamento ruota di scorta.



3



3 Scritta e fanale posteriore.

Caratteristiche



Posizione numero motore



Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VNL3T 1101
(inizio costruzione)
VNL3T 29804
(fine costruzione)

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata.
Sterzo, Sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta - ruota anteriore; sospensioni anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	monocilindrico a due tempi, con distribuzione "rotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore
Alesaggio:	mm 52,5
Corsa:	mm 57
Cilindrata:	cm ³ 123,4
Rapporto di compressione:	1/8
Messa in moto:	con leva a pedale applicata sulla destra del veicolo
Frizione:	a dischi multipli. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	con bobina A.T. esterna, alimentata da apposita bobina del volano magnete
Freni:	ad espansione, con comando flessibile: a mano per l'anteriore (leva sull'estremità destra del manubrio); a pedale (sulla pedana destra) per il posteriore.
Ruote:	intercambiabili, con cerchi da 2.10" stampati in lamiera di acciaio e pneumatici 3,50 - 10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 7,7 (compresa riserva lt. 1,4 circa)
Consumo:	2,1 lt. di miscela ogni 100 Km
Velocità massima:	93 Km/h
Interasse ruote:	1200 mm
Larghezza max sul manubrio:	670 mm
Lunghezza max della moto:	1770 mm
Altezza max della moto:	1045 mm
Altezza minima pedana:	220 mm
Raggio di volta:	1400 mm
Peso totale a vuoto:	89 Kg circa

1

1. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 2. Leva freno ant. - 3. Comando gas - 4. Commutatore-deviatore - 5. Ceppi freno anter. - 6. Pedale freno post. - 7. Leva avv.to - 8. Settore cambio - 9. Ceppi freno post. - 10. Frizione - 11. Carburatore e depuratore - 12. Comando dispositivo « starter » - 13. Rubinetto miscela - 14. Tappo del serbatoio.

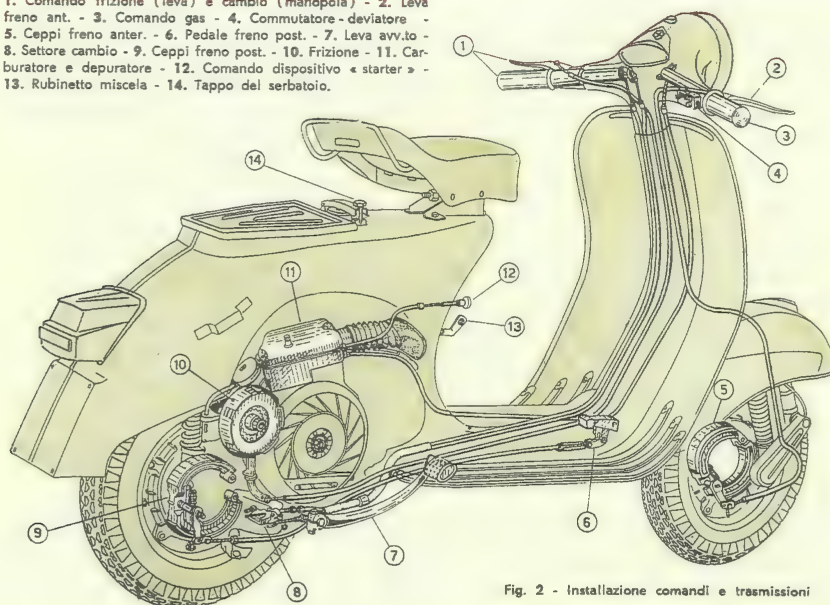


Fig. 2 - Installazione comandi e trasmissioni

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

3 Disposizione dell'impianto elettrico sul veicolo.

2

IMPIANTO ELETTRICO

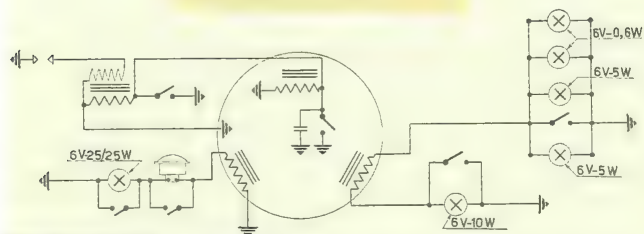
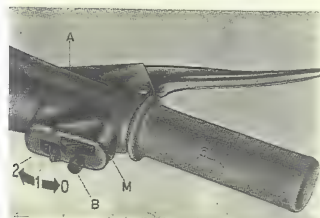


Fig. 22-23 - Installazione impianto elettrico sulla moto (pag. 42) e schema dei collegamenti (Fig. della presente pagina).

Fig. 24 - Comandi dell'impianto elettrico. Posizione del commutatore.

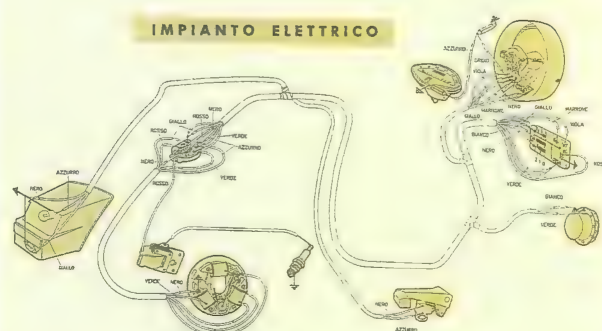


0-1-2 = Posizioni della levetta del commutatore;
0 = Luci spente;
1 = Luci di città e fanalino posteriore accesi;
2 = Luci del proiettore, luce di posizione anteriore e fanalino posteriore accesi.

A: Levetta di deviazione (Abbagli.; Anabagliante)
B: Pulsante per avvisatore acustico.
M: Massa motore.

3

IMPIANTO ELETTRICO



L'impianto elettrico è alimentato in corrente alternata a tensione 6V. Le lampade sono da 6V - 25/25W (bi-luce per abbagliante e anabagliante) e da 6V - 5W. (luce di città) sul proiettore anteriore, che ha forma circolare Ø 130; da 6V-5W per le luci di posizione posteriore e della targa; 6V-10W per la luce d'arresto; le lampade d'illuminazione contachilometri e di spia luce proiettore, ambedue da 6V-0,6W. Il volano è a 6 poli. Il clacson è del tipo a 6V, per corrente alternata.

1975 125TS



Colore:
Chiaro di luna metallizzato
dal 1975-1977
Codice Max Meyer:
2.268.0108

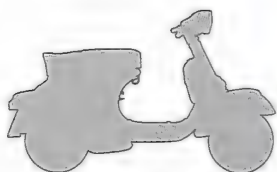
Colore:
Rosso Katmandu dal 1975
Codice Max Meyer:
1.298.5875

Colore:
Biancospino dal 1976
Codice Max Meyer:
1.298.1715

Colore:
Verde dal 1977
Codice Max Meyer:
1.298.6380

Cerchi ruote, tamburi, mozzo
anteriore, tubo sterzo,
copriventola cilindro

Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983



**Antiruggine
interno telaio:**
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M



Controllo della "fasatura meccanica" e registrazione contatti.

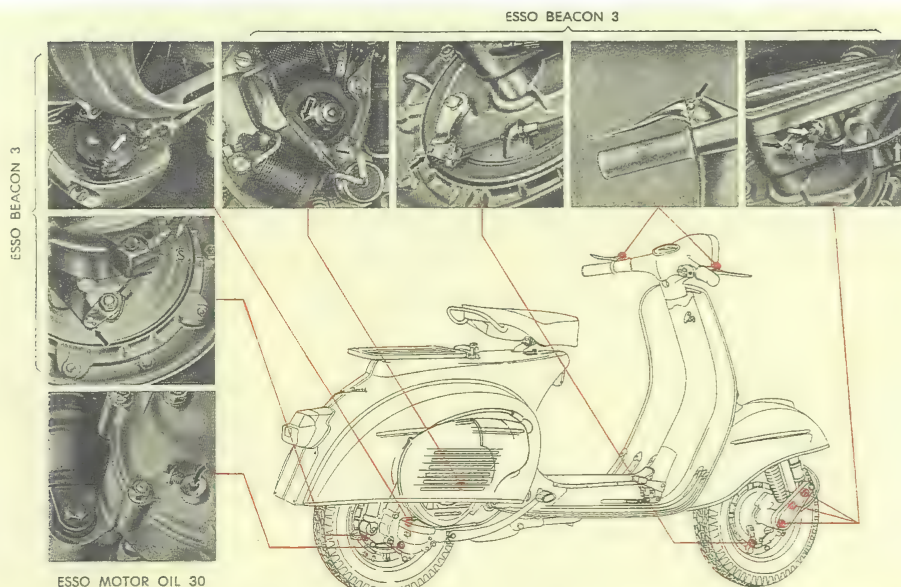


Fig. 18 - Schema della lubrificazione

N. 5. - Nel 2.o dettaglio (sulla sinistra della figura) è indicato con la lettera «S» il foro di scarico olio motore. **Lubrificazione.**

1976

Vespa **ET3** Primavera



1976

Motore

La struttura del motore è la stessa del modello precedente. Sulla ET3 viene introdotto il terzo travaso. L'accensione è elettronica. Il rapporto di compressione è passato da 8,2 a 9,5 rispetto al precedente modello, questo ha comportato il ritocco dell'anticipo all'accensione

portandolo da 25° a 20°.

Inoltre il getto del massimo è stato aumentato da 74 a 76.

Il nuovo silenziatore, che ricorda quello della 90 SS, è del tipo ad espansione di colore nero opaco.

Queste modifiche hanno incrementato le prestazioni, pur rimanendo contenuto il numero di giri (oltre 7

CV a 6000 g/m), fanno raggiungere i 98 Km/h di velocità massima. Questa è la Vespa più veloce tra le 125 costruite.



Telaio

La centralina elettronica è alloggiata nel vano bauletto nella parte interna della scocca ed è protetta dal calore della marmitta da un intercapedine di tessuto termoassorbente incollato all'interno della sacca. La scritta anteriore "Vespa" è la stessa della Vespa Rally 200. La scritta postero-

re è composta da due targhette sovrapposte, una recante la dicitura "ET3" e l'altra "Primavera".

Il fodero dell'ammortizzatore anteriore è in colore nero opaco.

Il primo modello di ET3 costruito era di colore "Blu jeans", per intonarsi al colore del rivestimento della sella che era in vilipelle color jeans. Nella

parte posteriore destra e sinistra e sul parafrangente (come nella Rally 200) sono applicate strisce adesive di colore blu chiaro. La parte posteriore sinistra reca la scritta "Elettronica" di colore rosso. Variata la conformazione della sella allungata e confortevole. Nella parte anteriore si trova il pratico gancio portaborsa.

ET3



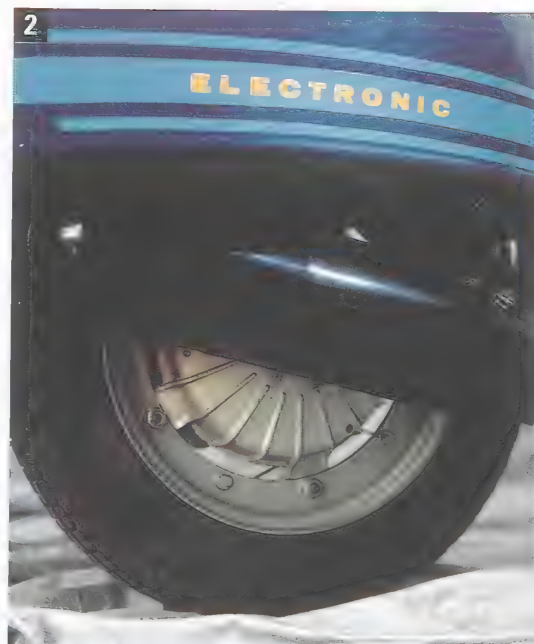
1976

Trattamenti galvanici

Sono gli stessi della Vespa Primavera, ad esclusione del coperchio della sospensione anteriore che qui è nero opaco.

Il numero del motore e il numero del telaio sono nella stessa posizione del modello precedente.

- 1 Fanalino posteriore
- 2 Marmitta
- 3 Sportello porta attrezzi

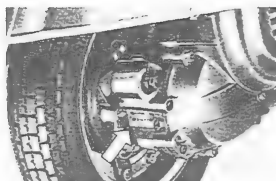




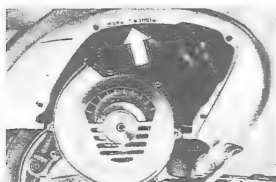
- 4 Scritta anteriore
- 5 Scritta posteriore
- 6 Vista del motore

1976

Caratteristiche



Posizione numero motore



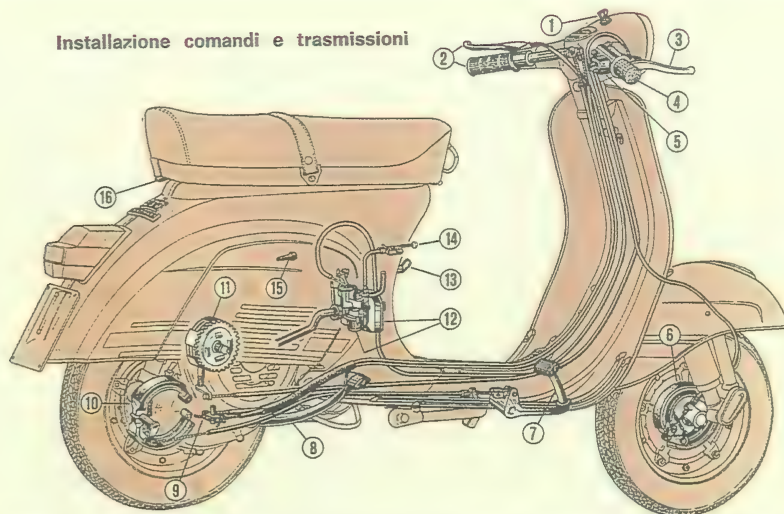
Posizione numero telaio

Dato matricolare:
VMB1T 1101
(inizio costruzione)
VMB1T 145312
(fine costruzione)

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata.
Sterzo, Sospensioni:	tubo sterzo fulcrato sul mozzetto porta ruota anteriore, anteriore e posteriore a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	monocilindrico a due tempi, con distribuzione "rotante" e con tre condotti di travaso
Alesaggio:	mm 55
Corsa:	mm 51
Cilindrata:	cm ³ 121,16
Rapporto di compressione:	9,25
Messa in moto:	a pedale (lato destro del veicolo), dopo avere inserito e ruotato la chiave
Cambio di marcia:	a quattro marce con comando a manopola girevole abbinato alla leva della frizione
Frizione:	a dischi multipli. Comando a mezza leva sull'estremità sinistra del manubrio e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	per mezzo di un gruppo elettronico con bobina A.T. incorporata, collegato alle tre uscite dell'apposito volano
Freni:	ad espansione, con trasmissione flessibile e registrabile. - Anteriore azionato a mano (leva sull'estremità destra del manubrio). - Posteriore azionato con pedale situato sulla pedana (lato destro del veicolo)
Ruote:	intercambiabili, con cerchioni da 2.10" stampati in lamiera di acciaio, sui quali sono montati pneumatici 3,00 x 10"
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 5,6 (compresa riserva lt. 1 circa)
Consumo:	2,1 lt. di miscela ogni 100 Km
Velocità massima:	90 Km/h
Interasse ruote:	1180 mm
Larghezza max sul manubrio:	680 mm
Lunghezza max della moto:	1665 mm
Altezza max della moto:	1005 mm
Altezza minima pedana:	225 mm
Raggio di volta:	1650 mm
Peso totale a vuoto:	78 Kg

1

Installazione comandi e trasmissioni



1. Commutatore a chiave (per le posizioni ved. figg. 6 e 8) - 2. Comando frizione (leva) e cambio (manopola) - 3. Leva freno anter. - 4. Comando gas - 5. Commutatore - deviatore - 6. Ceppi freno anter. - 7. Pedale freno poster. - 8. Leva avviamento - 9. Registrazione comando cambio - 10. Ceppi freno poster. - 11. Frizione - 12. Carburatore e depuratore - 13. Rubinetto miscela - 14. Comando « starter » - 15. Levetta per sgancamento sportello del motore - 16. Levetta per sbloccaggio sella biposto (ribaltabile).

Disegni tratti dal libretto uso e manutenzione originale.

1 Comandi.

2 Schema impianto elettrico.

2

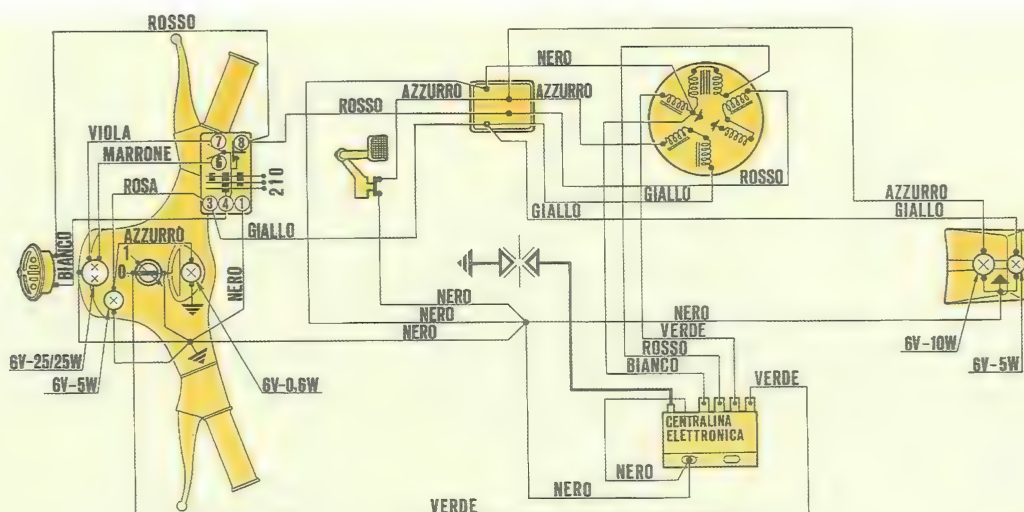


Fig. 7 - Schema impianto elettrico

N.B. - Negli eventuali interventi all'impianto, assicurarsi in modo particolare del corretto collegamento dei conduttori rispettando le colorazioni trascritte sulla centralina elettronica.

1976 ET3



Colore:
Blu jeans
Codice Max Meyer:
1.298.7228

Colore:
Chiaro di luna
metallizzato
Codice Max Meyer:
2.268.0108

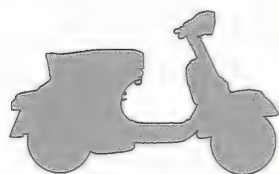
Colore:
Blu marine
Codice Max Meyer:
1.298.7275

Copriventola, coprimozzo,
sospensione anteriore

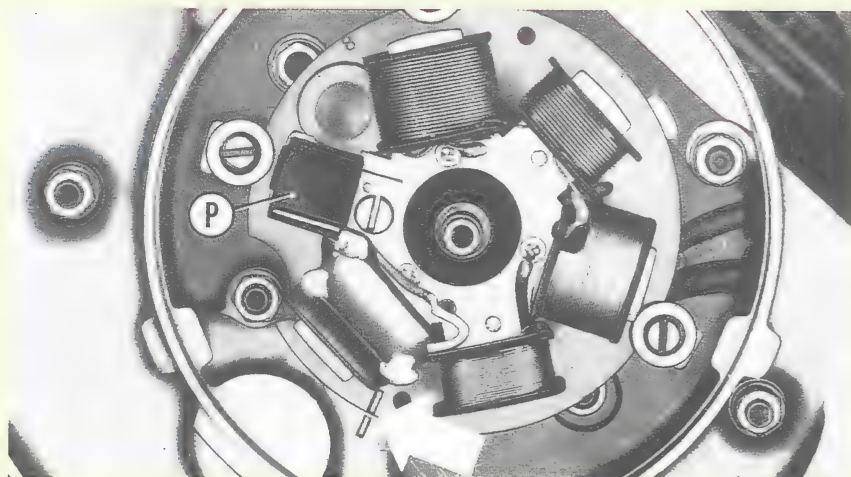
Colore:
Nero opaco

Cerchi ruote, tamburi, mozzo
anteriore, tubo sterzo,

Colore:
Alluminio
Codice Max Meyer:
1.268.0983



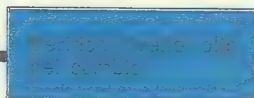
**Antiruggine
interno telaio:**
Grigio
Codice Max Meyer:
8012M



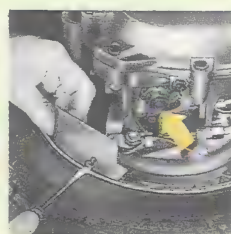
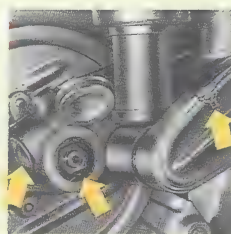
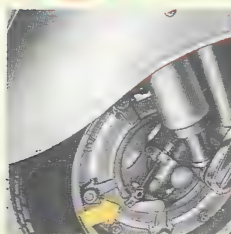
Controllo della "fasatura meccanica"



Pulizia marmitta, testa
cilindro, pistone e can-
dela



Ingrassaggio sospens.
anter., levette freno -
Settore cambio



Pulizia filtro aria

Ingrassaggio tra-
missioni flessibili

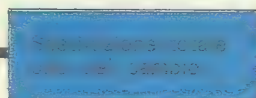
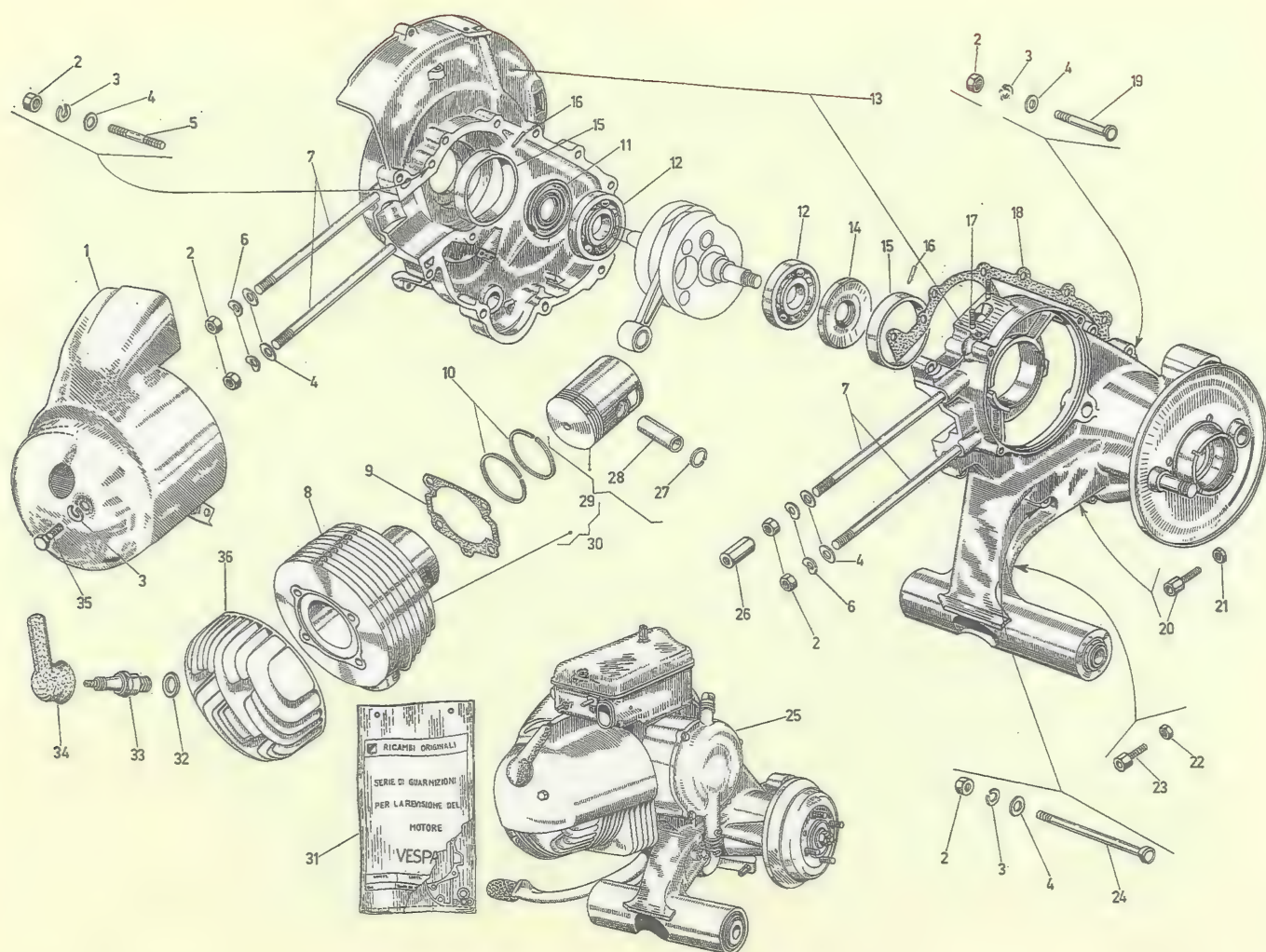
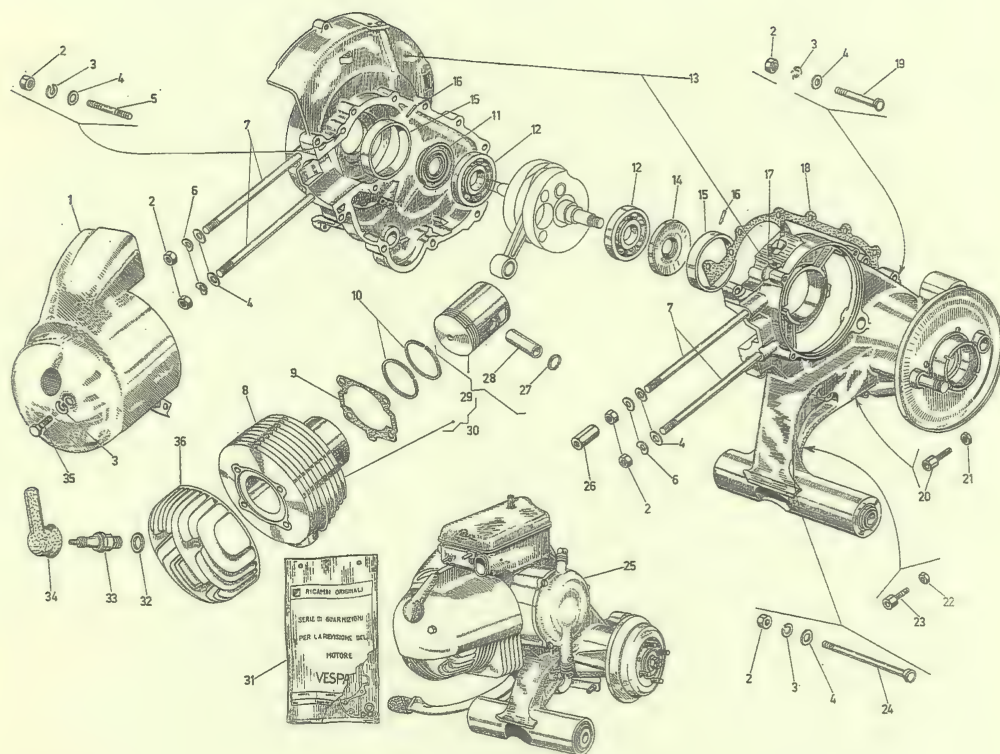


Fig. 19 - Schema dei principali punti di lubrificazione
Lubrificazione.

Motori



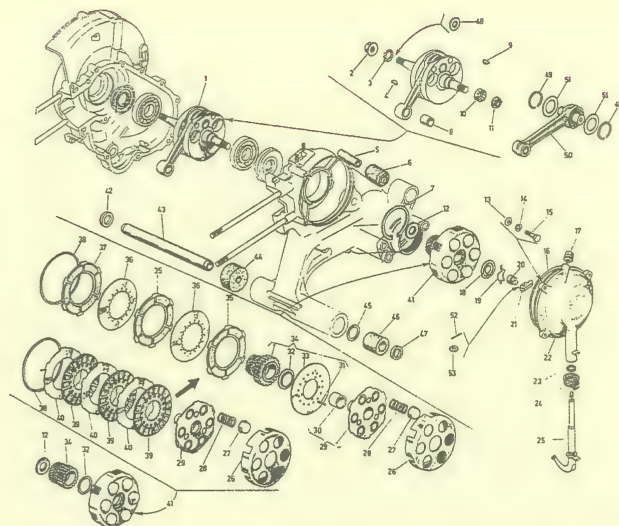
1965



125
VNB6

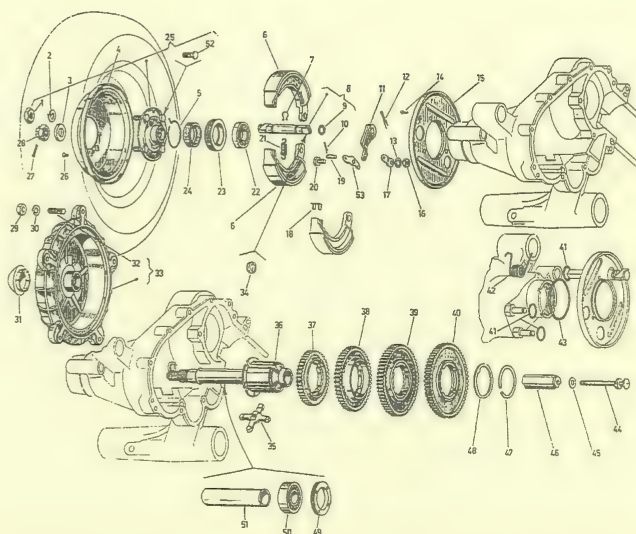
T. II

Albero motore - Friidono
Vilebrequin - Embrayage



T. III

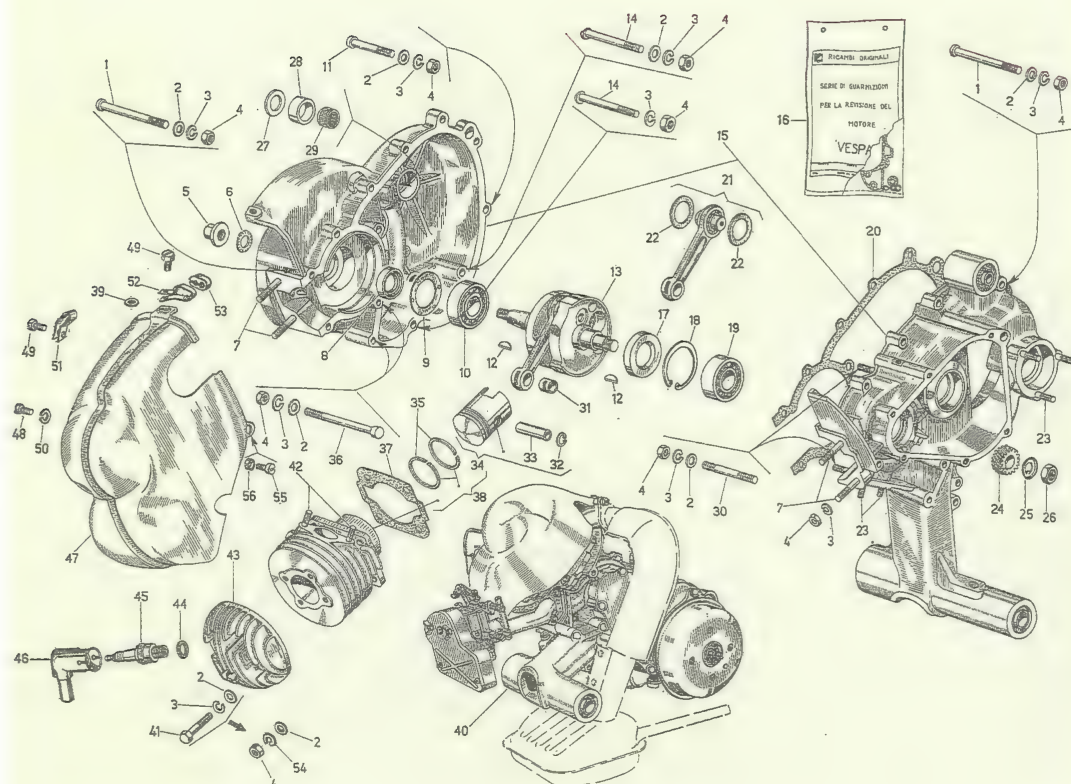
Ingranaggi cambio - Morzo ruota posteriore
Engrenages Boite de vitesses - Moyeu roue arrière

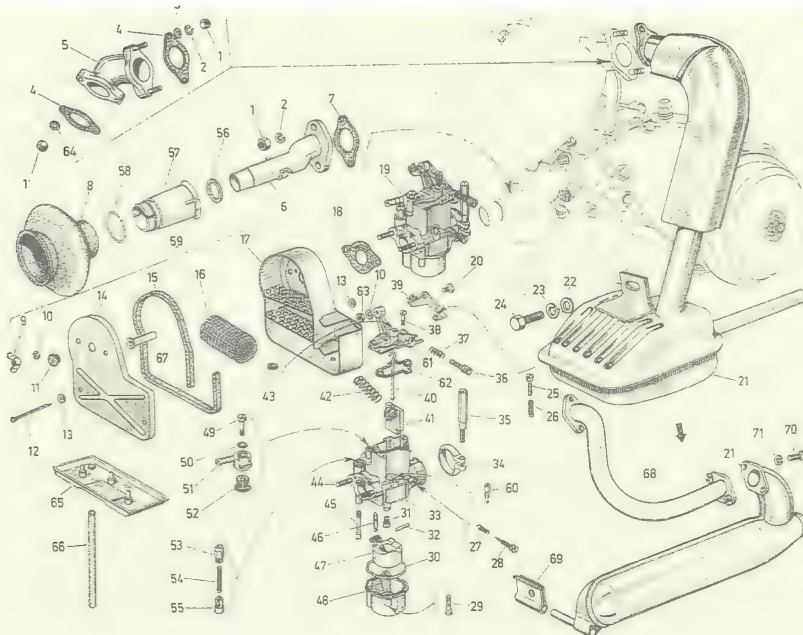
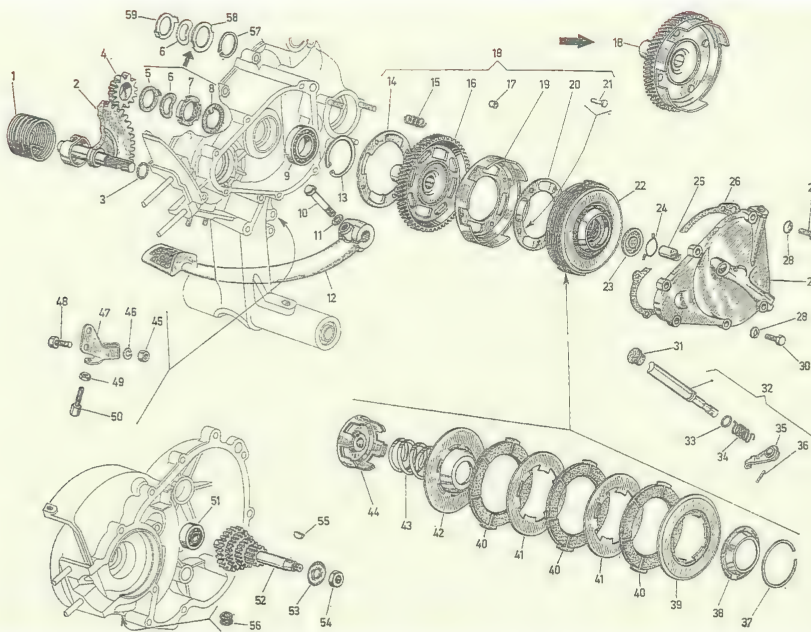


1965

1966

1969





50N

50L

50R

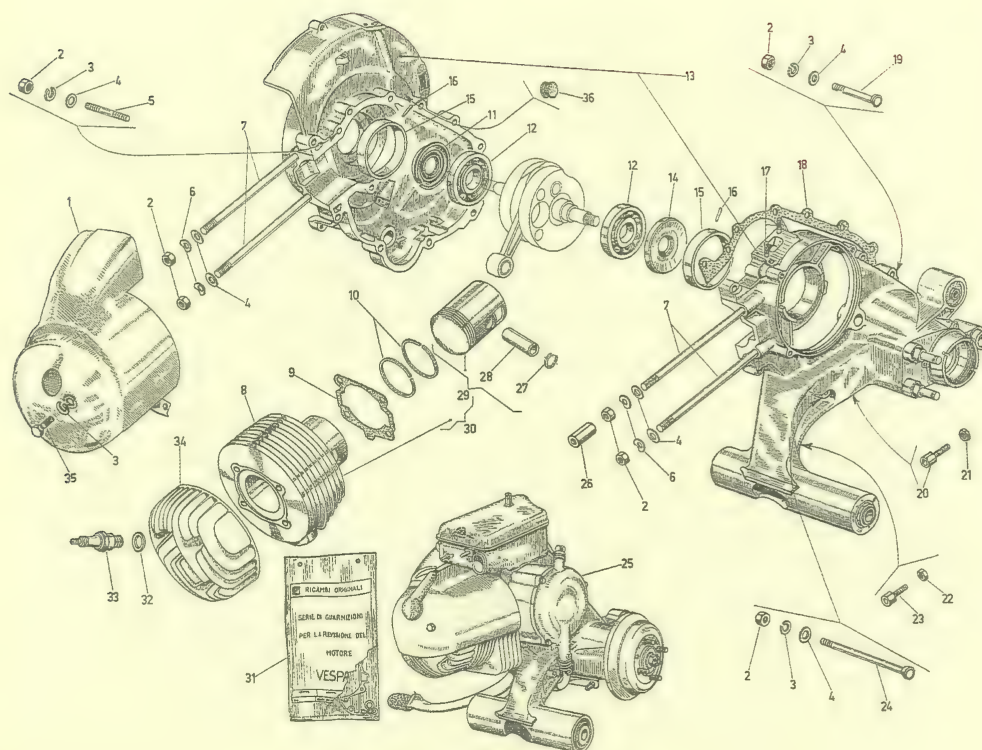
125

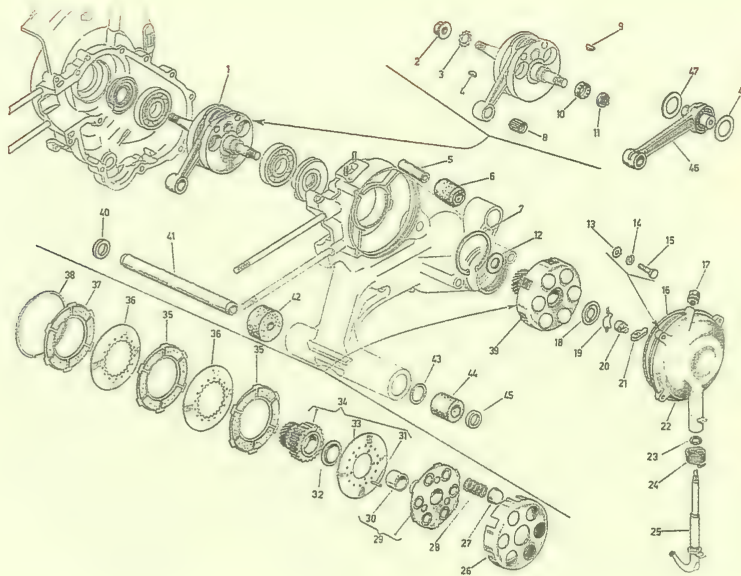
**Nuova
VMA1T**

90SS

V9SS

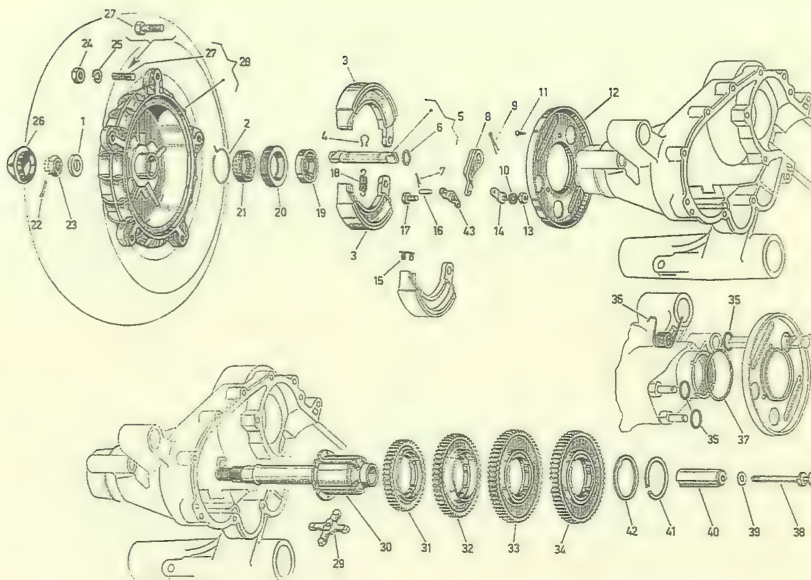
1965 1969





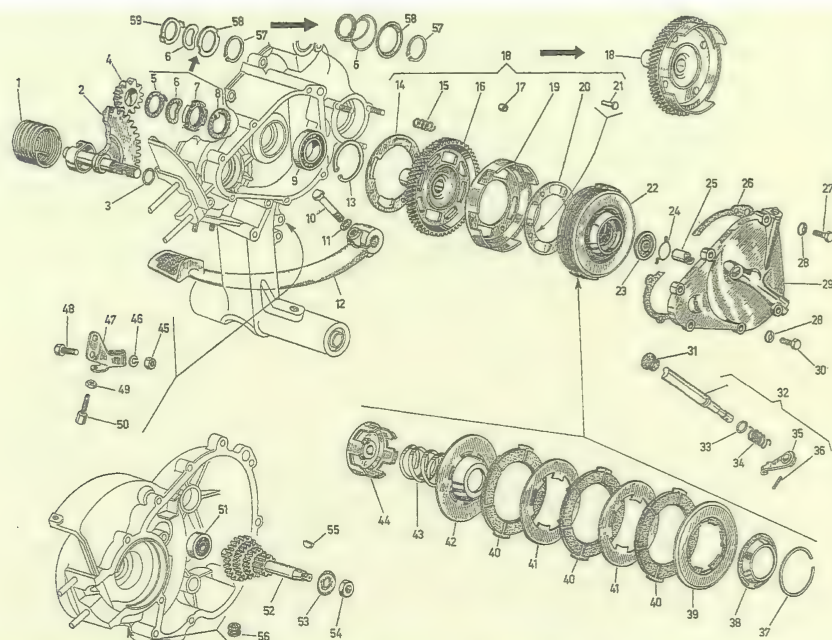
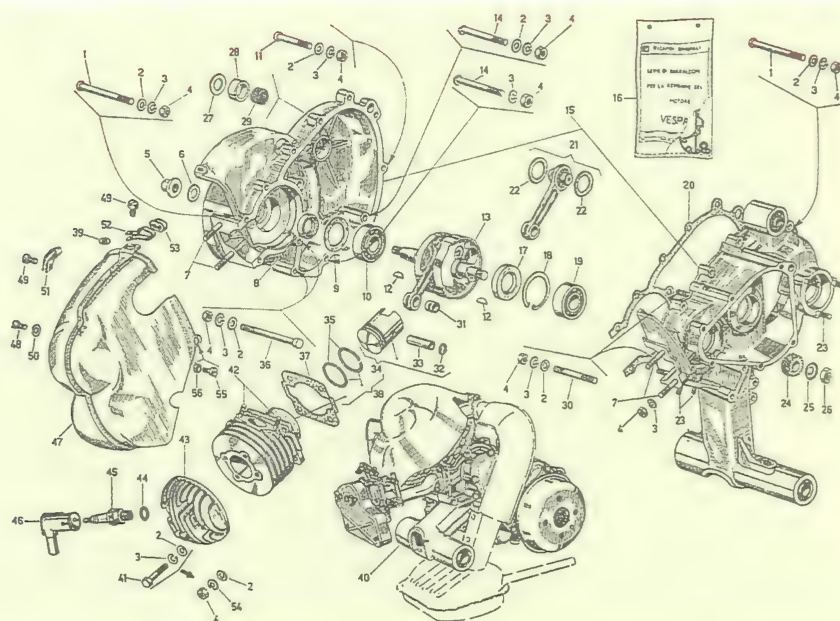
125
Super
VNC1T

150
Super
VBC1T



150
Sprint
Veloce
VLB1T

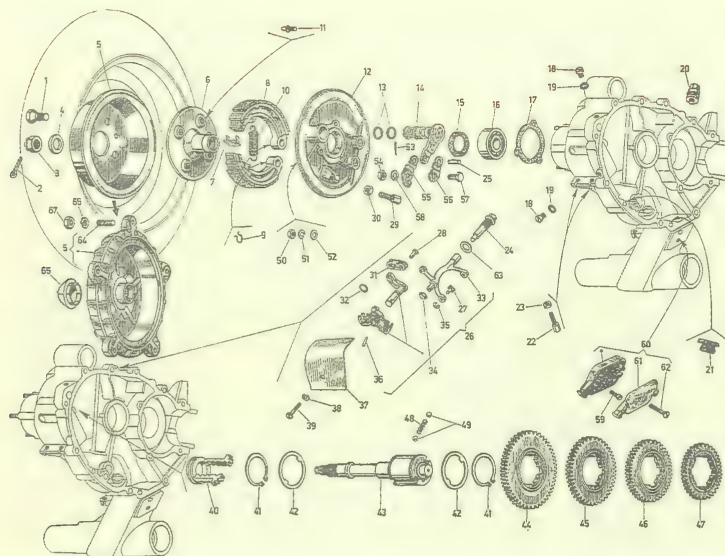
150
Sprint
VLB1T



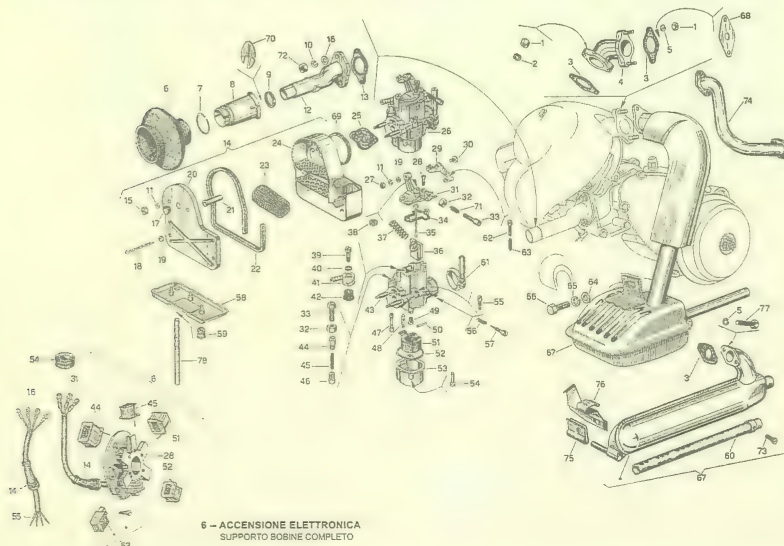
Motore

125
Primavera
VMA2T

Primavera
ET3
VMB2T

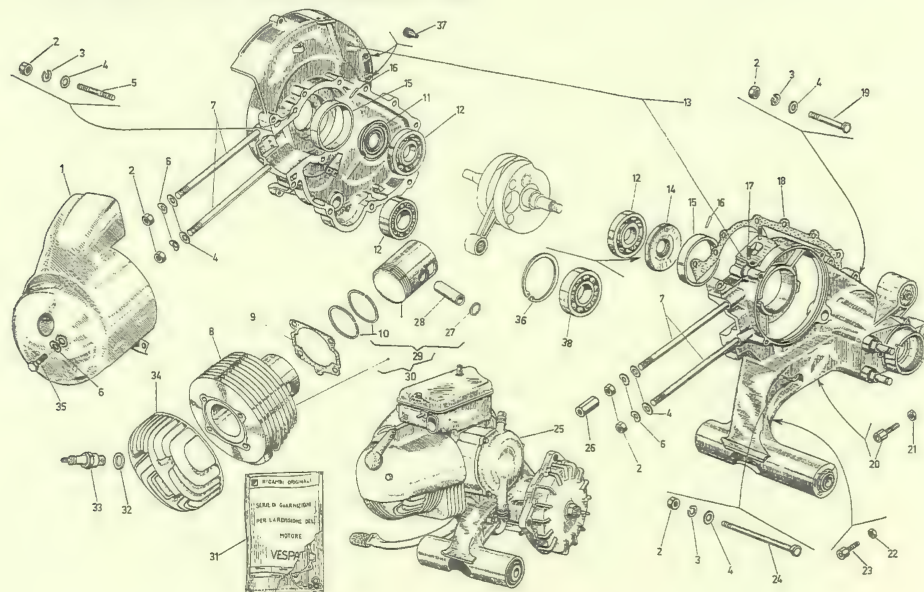


T. V CARBURATORE - DEPURATORE — CARBURATEUR - FILTRE A AIR — CARBURETTOR - AIR CLEANER — CARBURADOR - FILTRO AIRE



1969 1972

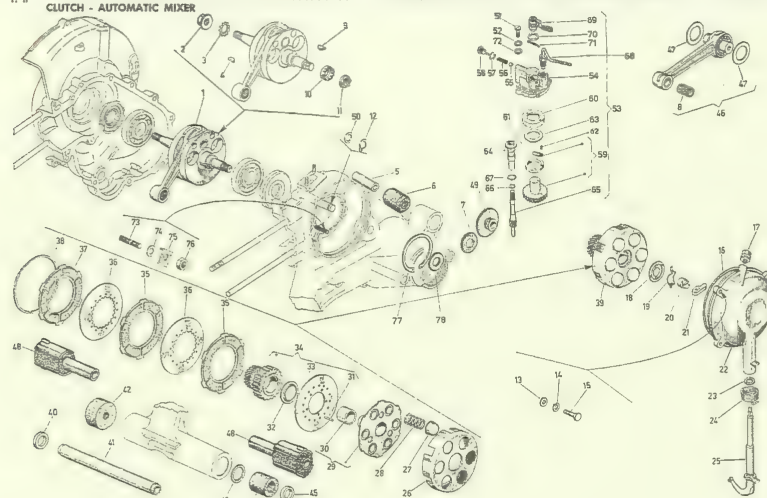
T. I CARTER - CILINDRO — CARTER - CYLINDRE — CRANKCASE - CYLINDER



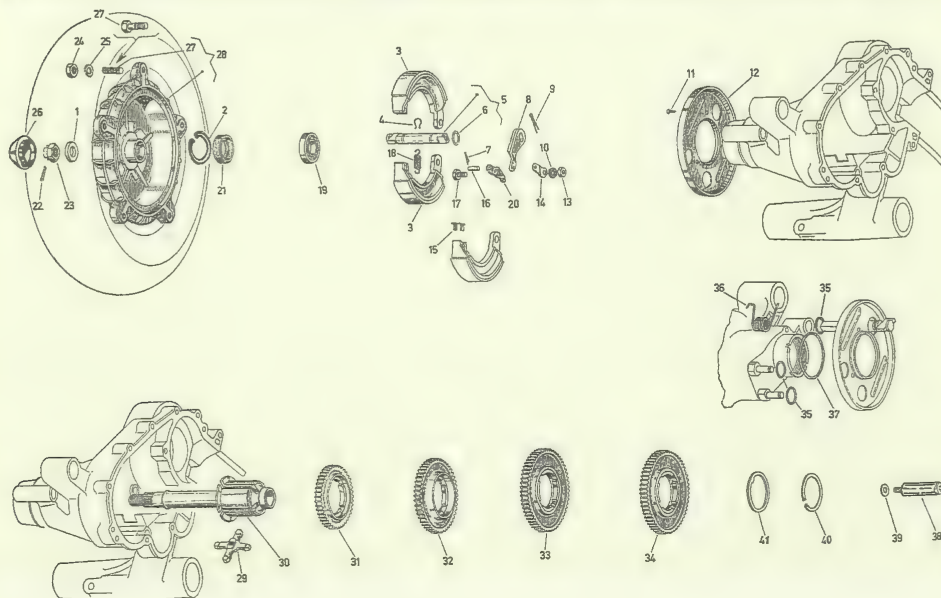
125
GTR
VNL2T

200
Rally
VSL1T

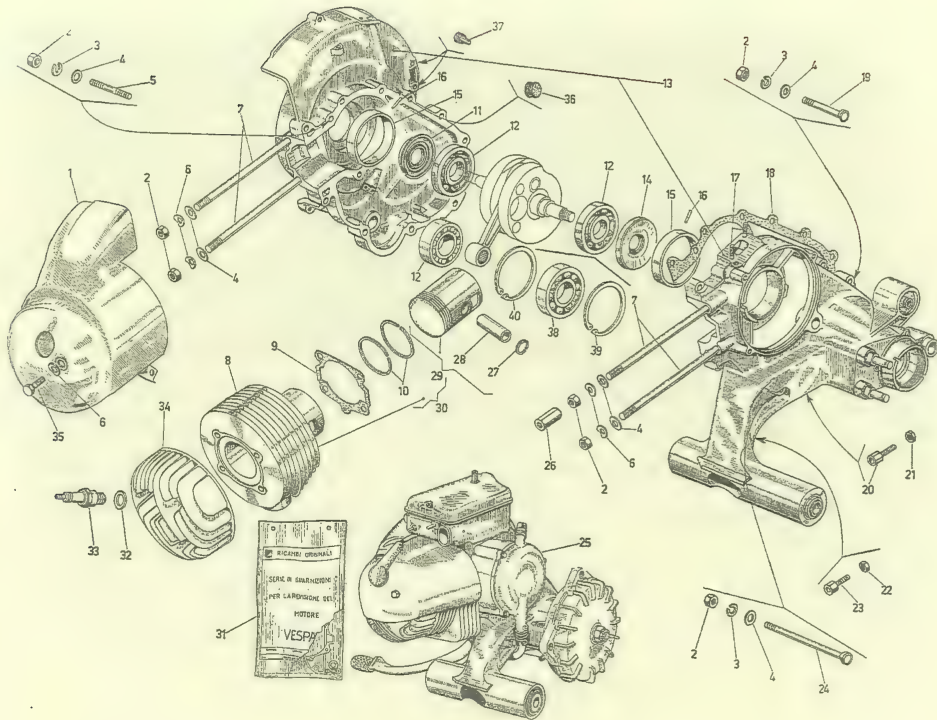
T. II ALBERO MOTORE - FRIZIONE - MISCELATORE AUTOMATICO — VILEBREQUIN - EMBRAYAGE - MÉLANGEUR AUTOMATIQUE — CRANKSHAFT - CLUTCH - AUTOMATIC MIXER



T. III INGRANAGGI CAMBIO - MOZZO RUOTA POST. — ENGRENAJE CHANGEMENT DE VITESSES - MOYEU ROUE AR. — GEAR GROUP - REAR WHEEL H

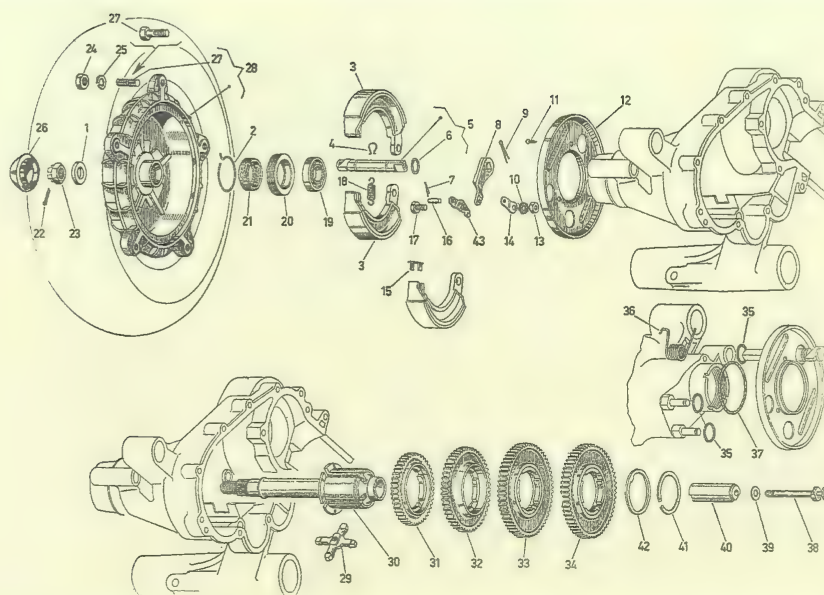
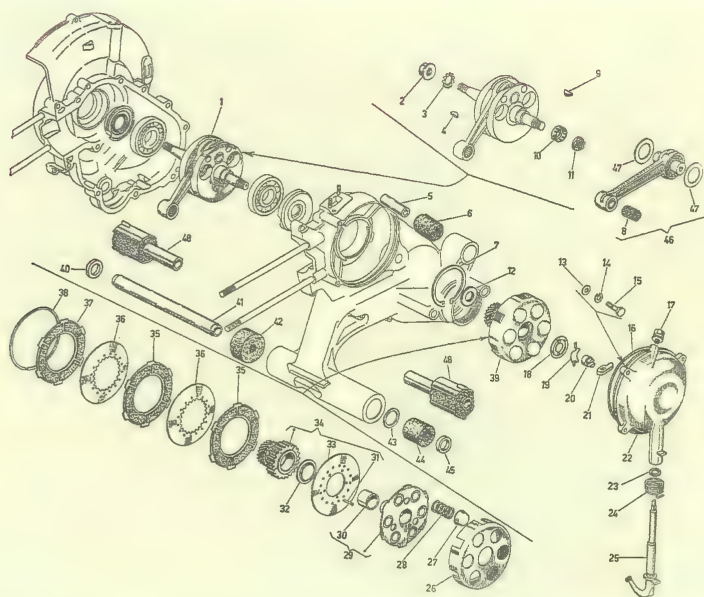


1966
1968



125
GT
VNL2

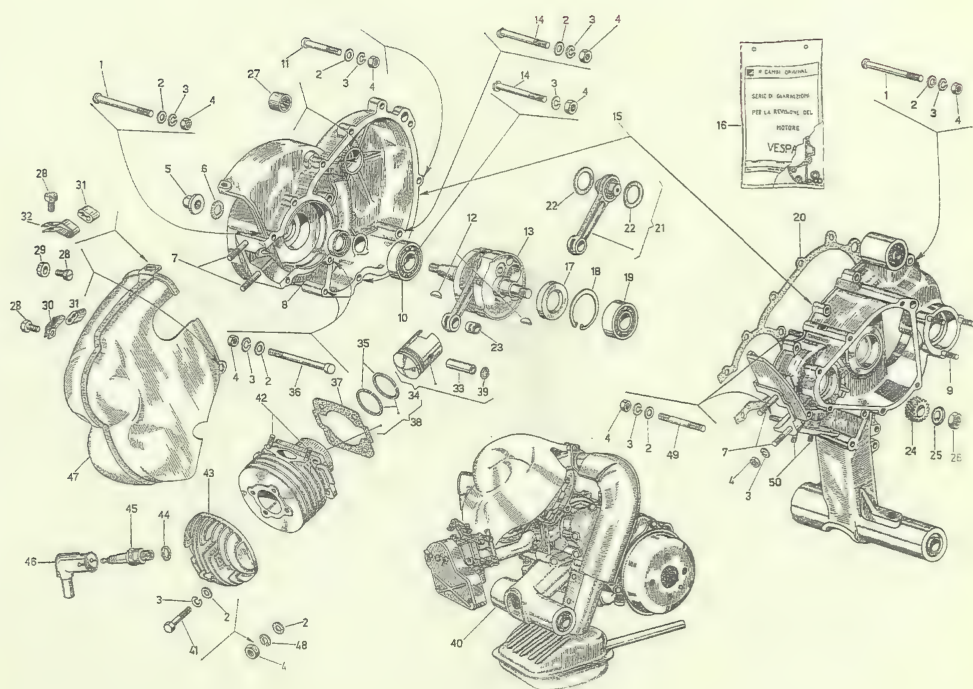
180
Rally
VSD1T



1969

1972

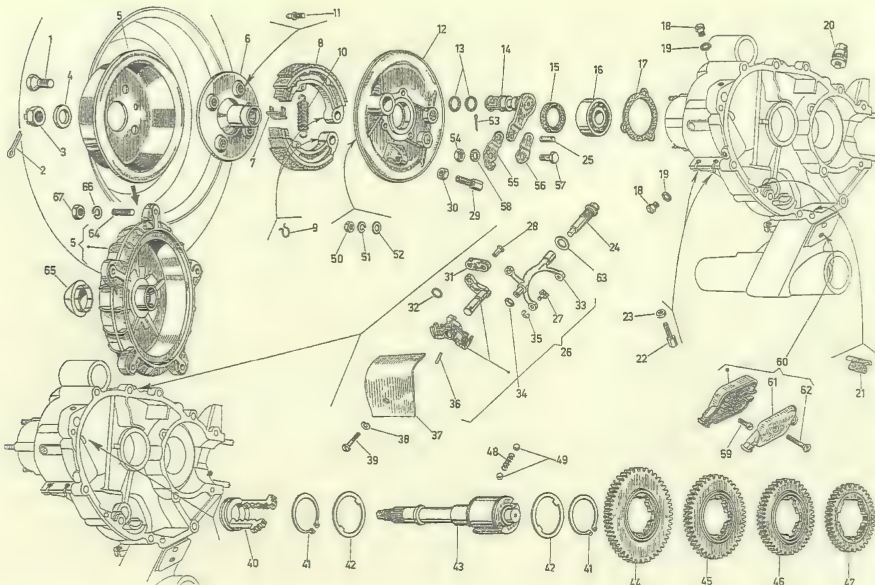
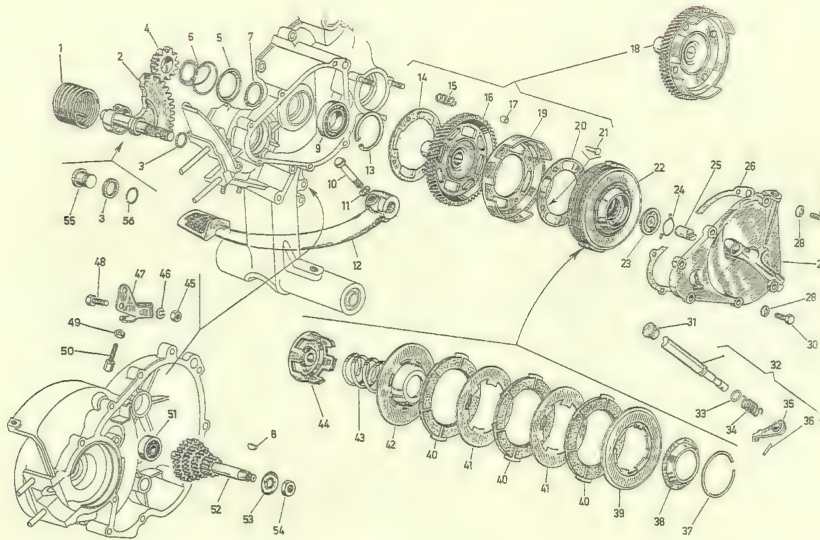
1975



Motore

**50
Special**

**50
Estart**



Modello	Anno di produzione	Prefisso telaio	Inizio produzione	Fine produzione
VESPA 50/N	1963	V5A1T	1001	6960
	1964	V5A1T	6961	61346
	1965	V5A1T	61347	92876
		V5A1T	92877	101576 Unificata
	1966	V5A1T	101577	155460
	1967	V5A1T	155461	190977
		V5A1T	200001	213546 Allungata
	1968	V5A1T	213547	248333
	1969	V5A1T	248334	275620
	1970	V5A1T	275621	280997
	1971	V5A1T	280998	283299
VESPA 50/L	1966	V5A1T	500001	502972
	1967	V5A1T	502973	530932
		V5A1T	540001	549484 Allungata
	1968	V5A1T	549485	595321
	1969	V5A1T	595322	630615
	1970	V5A1T	630616	637063
VESPA 50/R	1969	V5A1T	700001	702503
	1970	V5A1T	702504	735716
	Dal prog. 752189 Motore V5A2M	1971	V5A1T	735717
		1972	V5A1T	769612
		1972	V5A1T	769613
		1973	V5A1T	804165
		1974	V5A1T	831713
		1975	V5A1T	861870
		1975	V5A1T	861871
		1976	V5A1T	878152
VESPA 50 SPECIAL	1969	V5A2T	1001	2015
	1970	V5A2T	2016	34257
	1971	V5A2T	34258	65526
	1972	V5A2T	65527	96013
		V5B1T	1001	6426 Motore V5A2M
	1973	V5B1T	6427	42385
	1974	V5B1T	42386	86507
	1975	V5B1T	86508	95671
	4 Marce Motore V5A4M	V5B3T	1101	48014
	1976	V5B3T	48015	97624
	VESPA 50 ELESTART	1969	V5A3T	1001
		1970	V5A3T	1021
		1971	V5A3T	3697
		1972	V5A3T	4834
		V5B2T	1001	1106 Motore V5A3M
		1973	V5B2T	1107
		1974	V5B2T	3208
		1975	V5B2T	3209
4 Marce -D (Motore V5A5M)		V5B4T	1101	1282

Riepilogo dati matricolari

Modello	Anno di produzione	Prefisso telaio	Inizio produzione	Fine produzione
VESPA 50 ELESTART	1976	V5B4T	1283	1533
VESPA 50/S	1963	V5SA1T	1101	2104
	1964	V5SA1T	2105	10479
	1965	V5SA1T	10480	15001
	1966	V5SA1T	15002	15324
		V5SA1T	15325	20424 Unificata
	1967	V5SA1T	20425	30964
	1968	V5SA1T	30965	31000
		V5SA1T	31001	35604 Allungata
	1969	V5SA1T	35605	40250
	1970	V5SA1T	40251	45599
	1971	V5SA1T	45600	48980
	1972	V5SA1T	48981	53099
	1973	V5SA1T	53100	57176
	1974	V5SA1T	57177	62228
	1975	V5SA1T	62229	66725
	1976	V5SA1T	66726	69601
VESPA 90 SUPER SPRINT	1965	V9SS1T	1001	2262
	1966	V9SS1T	2263	4876
	1967	V9SS1T	4877	5026
	1968	V9SS1T	5027	5401
	1969	V9SS1T	5402	5678
	1970	V9SS1T	5679	6138
	1971	V9SS1T	6139	6309
VESPA 125-PRIMAVERA	1965	VMA1T	01001	08392
	1966	VMA1T	08393	014781
	1967	VMA1T	014782	018100
		VMA2T	020001	022874 (Primavera)
	1968	VMA2T	022875	031548
	1969	VMA2T	031549	036266
	1970	VMA2T	036267	042299
	1971	VMA2T	042300	049703
	1972	VMA2T	049704	060345
	1973	VMA2T	060346	076660
	1974	VMA2T	076661	0102258
	1975	VMA2T	0102259	0132239
	1976	VMA2T	0132240	0152875
VESPA ET3	1976	VMB1T	1101	8925
VESPA 125	1965	VNB6T	07456	035439
		VNC1T	01001	04420 (Super)
	1966	VNB6T	035440	037028
		VNC1T	04421	019044
	1967	VNC1T	019045	023745

Modello	Anno di produzione	Prefisso telaio	Inizio produzione	Fine produzione
VESPA 125	1968	VNC1T	023746	025076
	1969	VNC1T	025077	025146
VESPA 125 GT	1966	VNL2T	30001	35763
	1967	VNL2T	35764	54602
	1968	VNL2T	54603	65401
	1969	VNL2T	65402	69847
	1970	VNL2T	69848	73613
	1971	VNL2T	73614	75821
	1972	VNL2T	75822	78313
	1973	VNL2T	78314	81582
	1974	VNL2T	81583	84891
VESPA 125 GTR	1968	VNL2T	100001	100751
	1969	VNL2T	100752	107340
	1970	VNL2T	107341	112897
	1971	VNL2T	112898	117898
	1972	VNL2T	117899	124092
	1973	VNL2T	124093	128068
	1974	VNL2T	128069	135902
	1975	VNL2T	135903	141381
	1976	VNL2T	141382	145658
VESPA 125 T.S.	1975	VNL3T	1101	7079
	1976	VNL3T	7080	17818
VESPA 150	1965	VBB2T	240758	273260
		VBC1T	1001	4295 (Super)
	1966	VBB2T	273261	279948
		VBC1T	4296	43413
	1967	VBB2T	279949	280148
		VBC1T	43414	61496
	1968	VBC1T	61497	80740
	1969	VBC1T	80741	100493
	1970	VBC1T	100494	125619
	1971	VBC1T	125620	151299
	1972	VBC1T	151300	182205
	1973	VBC1T	182206	221194
	1974	VBC1T	221195	280314
	1975	VBC1T	280315	351374
	1976	VBC1T	351375	409392
VESPA 150 SPRINT *	1965	VLB1T	01001	026478
	1966	VLB1T	026479	039230
	1967	VLB1T	039231	063336
	1968	VLB1T	063337	089260
	1969	VLB1T	089261	0108325
	1970	VLB1T	0108326	0132259
	1971	VLB1T	0132260	1150937
	1972	VLB1T	1150938	1170660

* Dal prog. 050001 al prog. 051523 il pref. è VLB2T, inoltre i seguenti numeri non sono stati utilizzati: dal 051422 a 051499 e da 051524 a 052000.

Dal prog. VLB1T 1150751 lo 0 che precedeva il numero di telaio è stato sostituito da 1.

Riepilogo dati matricolari

Modello	Anno di produzione	Prefisso telaio	Inizio produzione	Fine produzione
VESPA 150 SPRINT	1973	VLBIT	1170661	1199479
	1974	VLBIT	1199480	1205477
VESPA 150 SPRINT VELOCE	1969	VLBIT	0150001	0154384
	1970	VLBIT	0154385	0159754
	1971	VLBIT	0159755	0164041
	1972	VLBIT	0164042	0169331
	1973	VLBIT	0169332	0173345
	1974	VLBIT	0173346	0213336
	1975	VLBIT	0213337	0248469
	1976	VLBIT	0248470	0294169
VESPA 180 SUPER SPORT	1964	VSC1T	001001	003120
	1965	VSC1T	003121	0019720
	1966	VSC1T	0019721	0025673
	1967	VSC1T	0025674	0032632
	1968	VSC1T	0032633	0036700
VESPA 180 RALLY	1968	VSD1T	001001	005328
	1969	VSD1T	005329	0011537
	1970	VSD1T	0011538	0017810
	1971	VSD1T	0017811	0023348
	1972	VSD1T	0023349	0026884
	1973	VSD1T	0026885	0027495
VESPA RALLY 200	1972	VSE1T	001001	004593
	1973	VSE1T	004594	0011698
	1974	VSE1T	0011699	0021939
	1975	VSE1T	0021940	0028695
	1976	VSE1T	0028696	0033949

ERRATA CORRIGE

La Vespa VL3T (vedi Volume Vespa Tecnica 2) inizia la produzione nel 1956 con il numero di telaio VL3T 63101 e finisce la produzione nel 1957 con il numero di telaio 132737

Il nuovo Marchio Piaggio

- 1 Clichés per marchi in bianco e nero.
- 2 Clichés per marchi a colori.
- 3 Clichés per marchi abbinati alla scritta Piaggio in bianco e nero.
- 4 Clichés per marchi abbinati alla scritta Piaggio a colori.
- 5 Decalcomanie Piaggio.
- 6 Decalcomanie Vespa.



Dal 1° ottobre 1967 il nuovo marchio della Società Piaggio ha cominciato a contraddistinguere tutta la produzione della Società, i punti vendita in Italia e all'estero, la pubblicità e tutti gli stampati.

Creato dall'architetto de' Silva di Torino, il nuovo marchio è apposto sullo scudo di tutte le Vespa prodotte ed inoltre su tutte le selle degli scooter è applicata una scritta "Piaggio" piuttosto evidente. Da questa data sono inoltre modificate tutte le insegne degli Uffici Piaggio e le Agenzie di vendita in Italia e all'estero. L'operazione di introduzione del marchio ha coinvolto anche tutti gli stampati, la carta da lettere degli Organizzati Piaggio, i depliant e le inserzioni pubblicitarie.

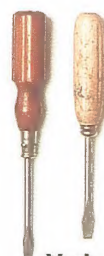
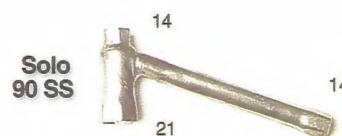
**Trousse completa in iuta da inizio
produzione ai primi anni '60**



Pompa originale in dotazione fino agli anni '50



**Contenitore attrezzi in vimpelle
della Vespa 50 e derivate**



Vari cacciaviti



Ringraziamenti

GLI AUTORI RINGRAZIANO:

Augusto Sallei

Per la 125 Primavera

Giuseppe Pizzi

Per la 50 Elestart

Eugenio Blasetti

Per la 150 G.T.R.

Per la 125 Sprint

Per la 125 G.T.

Per la 125 VNB6

Claudio Pagetto

Per la 180 S.S.

Silvano Bellelli

Per la 150 Super

Natalia Casatta

Per la 125 T.S.

Roberto Frisinghelli

Per la 150 Sprint Veloce

Sandra Valduga

Per la 200 Rally

Un ringraziamento particolare a
Nicolò Pace della **Max Meyer** che
ha collaborato con il Registro Stori-
co alla ricerca dei colori originali
dei veicoli storici.

ISBN 88-7399-075-4



9 788873 990758

Italiano # 610049M02I
€ 67,00

